

マリーン・ プロフェッショナル

Japan Marine Construction
Engineering Association



CONTENTS

VOL. 113

海技協会報

ページ
01 巻頭言

「私の感じていること クルーズーこれまでの10年、これからの10年?ー」

一般社団法人日本海上起重技術協会 理事 東北支部長
株式会社細川産業 代表取締役 細川 英邦

03 特集

「国土交通省直轄工事における社会保険等未加入対策について」

国土交通省 港湾局 技術企画課

「下田港防波堤整備事業について」

国土交通省 中部地方整備局 清水港湾事務所

09 会員寄稿「会員の広場」 近畿支部

「世界文化遺産『姫路城』と異食文化『姫路おでん』」

株式会社吉田組 船舶事業部 管理部長 川口 大

11 会員作業船紹介 九州支部

スパッド付グラブ式砕岩浚渫船 響永(きょうえい)
若松港湾工業株式会社

15 海の匠「登録海上起重基幹技能者の紹介」 シリーズ60 北海道支部

株式会社西村組 伊藤 洋一

16 マリーンニュース「事務局だより」

18 インフォメーション「お知らせコーナ・販売図書案内」

私の感じていること クルーズ

—これまでの10年、これからの10年?—

一般社団法人日本海上起重技術協会 理事 東北支部長
株式会社細川産業 代表取締役

細 川 英 邦



今、日本ではクルーズが熱い！！

思い起こせば、2004年3月に開催された「マイアミ クルーズ SHIPPING コンベンション」に、日本がビジットジャパンキャンペーンの事業として初めて参加してから早10年、外国クルーズ客船の日本寄港が随分増えました。

当時、このコンベンションで行われた、海外クルーズ船社のトップ数名が参加したパネルディスカッションで「アジアは歴史があり魅力的。新しいディスティネーションだ」と言われていた記憶があります。それから約4年後、コスタクルーズ、ロイヤルカリビアンが上海を拠点にアジアに進出、博多港や長崎港など九州の主要港への寄港を皮切りに、途中震災の影響で軒並み減船した時期もありますが、昨年からプリンセスクルーズが日本に進出し、日本の港湾は大いに盛り上がってきたと思います。

わが母港の青森港もマイアミに参加。この時、日本のスタッフとして参加していたある人から、「海外の船呼ぶなんて、10年早いんだよ！！」とお叱り

を受けましたが何とか食らいつき、これをきっかけに海外船社への単独でのポートセールスも実施して10年、確かに10年かかりましたが青森港にもたくさんさんのクルーズ船が寄港するようになりました。

また、この10年で世界のクルーズマーケットは急激に拡大、変化したと思います。

例えば、クルーズのメッカであるカリブ海、アラスカ、地中海には、超大型化した新造船の投入や新たなクルーズ船社が進出する、一方で中・小型船は質やサービスを向上させ、新たなクルーズを確立してきました。

そして、余剰の船を効率的に運航する為に、新しい地域を開拓し、魅力あるクルーズを企画しながらビジネスを拡大させていく。東アジアや東南アジア、オーストラリア、中東、バルト海、中南米、南極など、新たなエリアをターゲットに緻密な戦略で急拡大してきた10年だったと思います。

これからも、アジアは魅力的なディスティネーション

巻 頭 言



青森港に寄港したサン・プリンセス



歓迎セレモニー



夜のサン・プリンセス

ンとして注目されていくでしょうし、特に中国人をターゲットにしたクルーズは、拡大していくと思います。

日本の寄港地としては、九州や沖縄が中心になると思いますが、何れ日本を一周するようなクルーズも企画されてくると思います。

東アジアのクルーズには既に13万t級のクルーズ船が配船されていますし、近いうちに16万t級まで大型化するかもしれません。もしかすると22万t級を配船しようということになってくるかもしれません。

これがどのようなスピードで進んでいくのかわかりませんが、どんどん大型化するクルーズ船に対応するための港の整備は、クルーズ船の誘致を促進するために必要な条件になってくると思いますし、10年、或いは20年先を見据えたハード、ソフト両面からの先行投資が重要だと感じています。(もちろん一番大事なのは、地域の魅力を伝えるためのポートセールスではありますが)

また、日本人のクルーズ人口も増えていかなければならないでしょう。

日本を拠点にしたクルーズだと、たくさんの日本人が乗船する、そして売れないと、船会社が敬遠または撤退してしまう可能性があります。

これが非常に難しいことだと感じています。

海外の大型クルーズ船は比較的、カジュアルで安価な船が多いので、初めての方でも若い方でも乗船しやすいと思いますが、働いている現役世代が有給はあっても中長期の休みを取れない、取りづらい、休んだら都合が悪いという日本人独特の考え方がありますし、船に乗ってゆったりと旅をするという文化が、基本的にはないのではないかと感じております。また、ショートクルーズも少ないですし、クルーズの敷居が高いという感覚も未だにあり、クルーズ船に乗船することは非常に特別、或いは特殊なことであって、気軽に旅行するのと同じような、レジャー感覚ではないのだと思います。

今、日本のクルーズが熱くなっています。

全国クルーズ活性化会議なるものも立ち上がりました。

この会議で提案・要望している事項は、日本における外国クルーズ船の誘致、外国人の誘致にとっては非常に大事なことです。日本のクルーズ人口を拡大させるための根本的な解決策は見当たらないなど感じています。

建設業こそ非常に休みが取りづらい業界かもしれませんが、特に我々のように海が生業の者にとっては、港の振興のために尽力しなければならないと、常々感じています。

国土交通省直轄工事における社会保険等未加入対策について

国土交通省 港湾局 技術企画課

1. はじめに

国土交通省は、直轄工事を対象に、社会保険等未加入対策として、社会保険等(健康保険、厚生年金保険、雇用保険)未加入企業を元請企業及び一次下請企業から排除をする旨の通達を平成26年5月16日付けで各地方整備局等に出し、8月1日以降に適用することで建設産業の持続的な発展に必要な人材の確保等を図ることとした。

以下、これについて詳しく紹介していく。

2. 背景

平成25年10月の公共事業労務費調査において、建設業における社会保険等への加入状況については、社会保険等のいずれも加入している企業は、全体では90%であるが、元請企業では97%、一次下請企業では91%、二次下請企業では82%、三次下請企業以下では76%となっており、下請企業の次数が進むほど社会保険等への加入率が下がる傾向にある。

また、昨今の公共事業費の削減や不景気の影響から、受注競争が激化しており、工事利益の確保が優先されている。法定福利費まで十分に確保されているとはいえない企業が見られるため、建設業界の健全な労働環境の整備が急務となっている。

3. 課題

公共事業費の削減に伴い競争が激化することにより、ダンピング受注による下請企業へのしわ寄せがあり、これと連動する形で技能労働者への賃金の低下が続くことにより、建設業界では、技能労働者の離職や若年入職者の減少が続いている。

その要因の一つとして、法令上の義務である社会保険等の加入について社会保険料の企業負担分が十分に支払われていない企業が見られるなど、社会保険等未

加入企業で従事した場合の技能労働者の公的保障が十分ではないことが課題として挙げられている。

また、関係法令を遵守して適正に法定福利費を負担する事業者ほど競争上不利になるという矛盾した状態が生じており、公平で健全な競争環境の構築が必要となっている。

4. 目的

このような課題に対し、国土交通省が、建設業界全体として社会保険等への加入を浸透させ、公平で健全な競争環境を構築するためには、法定福利費を適切に負担している事業者と確実に契約を交わすことが重要である。

そのためには、法令遵守の実効性の上がる社会保険等未加入対策措置の一斉適用が必要であり、元請企業においても下請企業に対する指導等の取り組みを講じる必要がある。

5. これまでの取り組み

中央建設業審議会・社会資本整備審議会産業分科会建設部会基本問題小委員会での提言も踏まえて、建設業担当部局において、社会保険担当部局との連携を図りつつ、建設業許可・更新時や立入検査時等の社会保険への加入状況の確認・指導、社会保険担当部局への通報、経営事項審査のなかで社会保険等未加入の場合の減点幅の拡大措置などを行ってきた。

平成26年1月30日には、最近の技能労働者の不足等に伴う労働市場の実勢価格、社会保険等への加入にとって必要な法定福利費相当額を反映させるために、社会保険料等の個人負担分を含めて公共工事設計労務単価を改定し、2月以降の入札案件から新単価を適用した。

また、元請企業に対しては下請企業への加入指導を

1. これまでの中央建設業審議会・社会資本整備審議会基本問題小委員会における提言

- ①行政・元請企業による加入指導、法定福利費確保に向けた取組等の総合的な対策を推進すべき
- ②平成29年度を目途に、事業者単位では許可業者の100%、労働者単位では少なくとも製造業相当の加入を目指すべき

2. 総合的対策の推進

平成29年度を目途に目標を達成するため、これまで以下のような総合的対策を推進

- ①行政・元請企業・下請企業等の関係者が一体となった推進体制の整備
- ②建設業担当部局における建設業許可・更新時等の加入状況の確認・指導、保険担当部局への通報、経営事項審査での減点措置の厳格化
- ③法定福利費の確保
 - ・公共工事設計労務単価の改訂等により必要な法定福利費(本人負担分・事業主負担分)の額を公共工事の予定価格に反映
 - ・各専門工事業団体による法定福利費が内訳明示された標準見積書の作成、活用(平成25年9月から一斉に活用開始)

3. 今後取り組むべき対策の方向

現状

- ①社会保険等への加入状況:企業別87%、労働者別58%(平成24年度公共工事労務費調査、)
- ②国民負担による必要な法定福利費額の公共工事の予定価格への反映

今後の対策の方向性

今こそ更に取組を加速化する必要性

これまで講じてきた総合的対策の推進に加え、

- 公共工事の施工に関し、社会保険未加入業者に対する厳正かつ適切な指導監督を強化するとともに
- 公共工事において元請業者・一次下請業者から社会保険未加入業者を排除

求めるとともに、見積時に法定福利費の内訳が明示された標準見積書を作成、活用するように要請してきた。

6. 平成26年度以降の取り組み

国土交通省は、第2回建設産業活性化会議において、高木副大臣より国土交通省発注工事の元請企業・一次下請企業については、平成26年度中に社会保険等加入企業に限定するための具体的な方策を検討するように指示があったことを受け、社会保険等未加入対策を検討した結果、平成26年8月1日以降に入札公告する直轄工事を対象として元請企業と一次下請企業から社会保険等未加入企業を排除する取り組みを始めることとした。あわせて全国の地方公共団体へも同様の取り組みを促すため、周知を行ったところである。

具体的には、原則として、下請代金総額3,000万円(建築一式工事の場合は4,500万円)以上の工事においては、直轄工事の受注者を、社会保険等に加入している

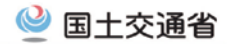
元請企業と一次下請企業に限定する。

発注者は、元請企業の社会保険等加入状況について、発注部局が入札参加時に経審総合評定値通知書の写し等を提出させて確認し、下請企業についても受注者から提出された施工体制台帳等で社会保険等への加入状況を確認する取組を行う。

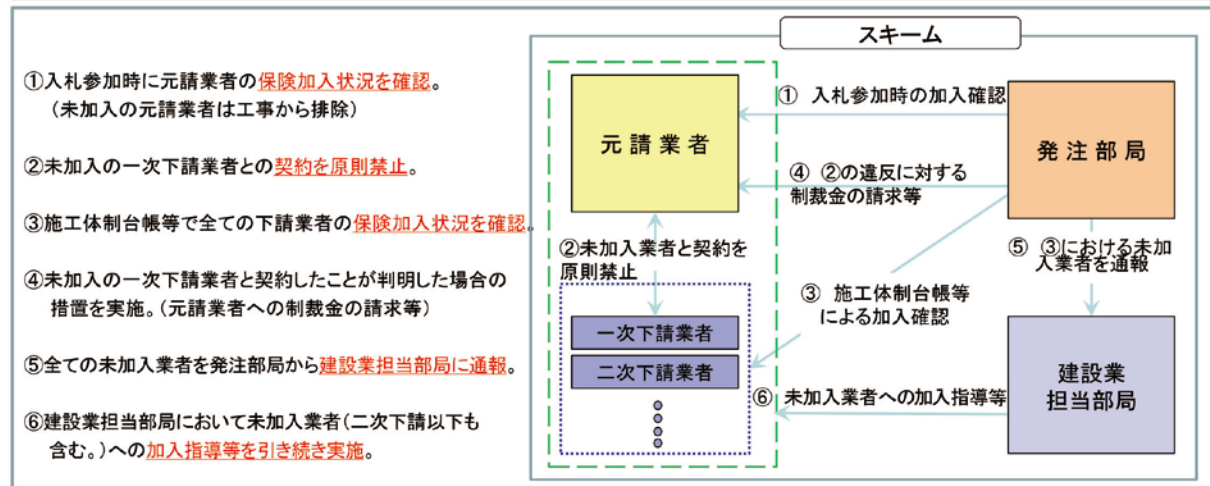
加入状況は事業者単位で確認する。確認の結果、下請企業が社会保険等未加入であっても、特別な事情を有する場合は発注者が指定する期間以内に当該未加入の社会保険等に加入し、健康保険又は厚生年金保険については、領収証書、社会保険料納入証明(申請)書、資格取得確認及び標準報酬決定通知書の写し、雇用保険については、領収済通知書、雇用保険資格取得等確認通知書、雇用保険被保険証を提出すれば、加入企業として取り扱う。

発注者の加入指導や改善措置に関わらず、未加入の下請企業との契約が判明した場合は、建設業担当課に未加入の事実を通報するとともに、元請企業や一次

国土交通省直轄工事における社会保険等未加入対策



- 平成26年8月1日以降に入札手続を開始する国土交通省直轄工事において、
 - ・社会保険等未加入建設業者に対する指導監督を強化する。
 - ・元請業者及び下請代金の総額が3,000万円以上の工事における一次下請業者につき、社会保険等加入業者に限定する。
 (※) 建築一式工事の場合は4,500万円



- 平成27年度以降は、競争参加有資格者名簿に登録できる企業を社会保険等加入建設業者に限定する。

- 上記内容に付き、平成26年5月16日付けで地方整備局等宛に通知を発出。また、同日付けで、地方公共団体に対し、当該通知を参考送付し、同様の取組の検討を促した。

下請企業に対して制裁金の請求(元請企業と未加入の一次下請企業との最終契約額の10%相当の金額)、指名停止(概ね2週間から4ヶ月程度)や工事成績評点の減点といった罰則を科すこととなる。

また、二次下請以下の企業に対しても施工体制台帳等で加入状況を確認し、建設業担当課に通報することとなる。

今後は平成27年度以降の競争参加資格審査において、申請の段階で社会保険等未加入企業を受け付けないこととする。

7. 期待される効果

今回の社会保険等未加入対策により、技能労働者が公的保障を受けられる体制が整い、技能労働者の離職や入職者の減少などの問題を抱える建設業界の健全な労働環境の創出に繋がる。また、労働者が定着すれば、技術や技能、品質がより高まり、担い手への技術や技

能の承継も進むため、将来に向けた永続的な技術力の確保の基盤が形成されることが期待されている。

8. おわりに

先人の技能労働者が培った技術や技能が次の世代に継承され、今日の社会資本が形成されている。

また、社会保険等は労働者が安心して働くために必要な制度である。技能労働者の就労環境の改善を図ることは将来の社会資本整備の担い手の育成にもつながる。これから入職する技能労働者が安心して働くことができる雇用環境が創出されることで、継続的に就労する意欲が生まれることにもつながる。

そのため、国土交通省は、今回の社会保険等未加入対策の取り組みを進め、引き続き周知に努め、建設業界の十分な理解のもと、施策の円滑な施行を図り、建設業界がより安心して働きやすい環境となるための取り組みをこれまで以上に推進していく。

下田港防波堤整備事業について

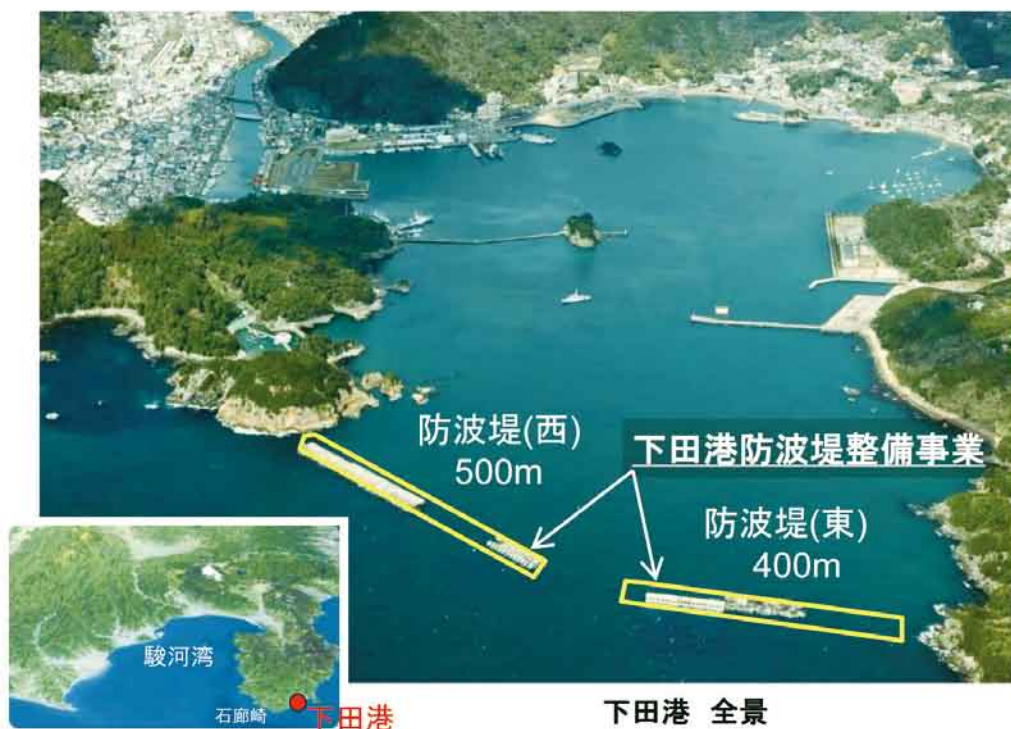
国土交通省 中部地方整備局 清水港湾事務所

1. はじめに

下田港は伊豆半島南端、石廊崎の東側に位置する天然の良港であり、1854年には黒船来航を経て同地で日米和親条約が締結され、日本最初の開港場として名を残すこととなりました。江戸から遠く、険しい天城山を背後にひかえる地理的条件から、貿易港としての役割はまもなく横浜に移りましたが、当時の面影を残す史跡や観光スポットが多く、情緒ある港町として、地域の人々にも観光客にも親しまれるとともに、高級魚

「金目鯛」の水揚げ量日本一を誇る漁業基地としても知られています。

一方で、下田港周辺は複雑な地形条件、激しい気象・海象条件により海難事故の多発する海域であり、1951年(昭和26年)には避難港に指定され、荒天時における周辺海域航行船舶や小型漁船の避難場所としても活用されています。



下田港周辺海域における海難事故(事例)

2. 事業の概要

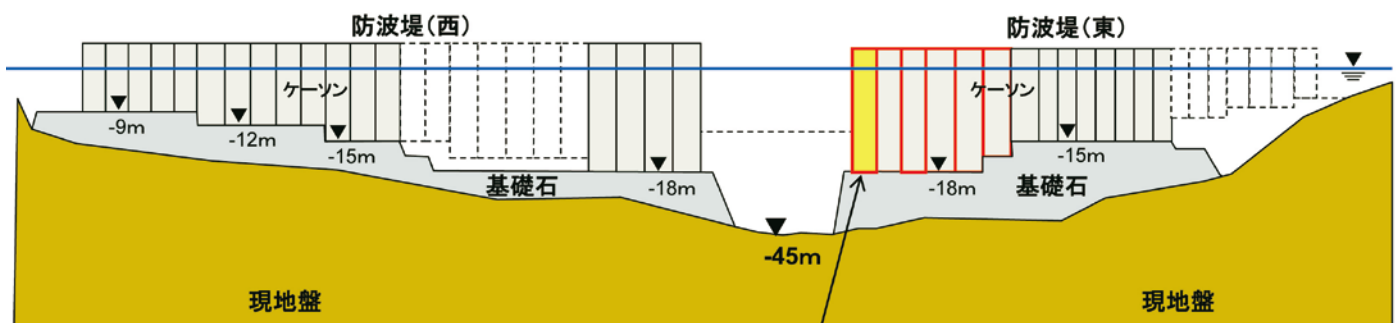
本事業は、近年の航行船舶増加に伴い避泊船舶の収容能力向上が必要となったことから、静穏な水域面積を拡大するため、湾口中央部に防波堤を建設するものです。

また、近い将来に発生が危惧される大規模地震に対しても、津波による背後市街地への浸水等の被害軽減が期待されます。



荒天時における避泊状況

<防波堤 縦断図>



凡例 □ : ケーソン設置済み □ : 今後整備箇所

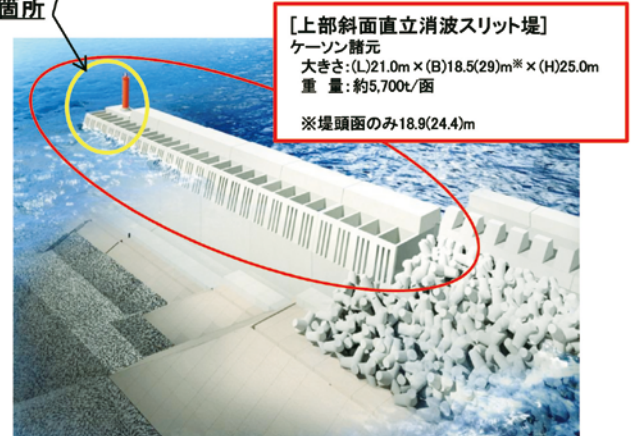
本稿 紹介箇所

① 構造

本防波堤の整備箇所は水深・波浪条件の変化が激しいため、工区によって断面形状が大きく異なります。

② 整備状況(平成25年度末時点)

東西の総延長900mに対し、約2/3のケーソン据付が完了しています。



[上部斜面直立消波スリット堤]
ケーソン諸元
大きさ:(L)21.0m × (B)18.5(29)m* × (H)25.0m
重量: 約5,700t/函
※堤頭面のみ18.9(24.4)m

防波堤(東) イメージ(CG)

3. 防波堤(東)堤頭部の施工について

本稿では、平成24～25年度に実施した防波堤(東)堤頭部の工事について紹介します。

同箇所の構造は「上部斜面直立消波型スリット堤」を採用することとし、工場製作した鋼殻を下田港まで運搬し、現地にてフローティングドックでコンクリート打設後、据付を行いました。

3-1. 鋼殻製作・海上運搬

静岡県域では製作可能な施設の確保が困難だったため、本件では三重県のJFEエンジニアリング(株)津製作所にて鋼殻の製作を行いました。

製作場所から台船への積込みには起重機船「富士」(3,000t吊)を使用し、台船(3,000t積)と引船

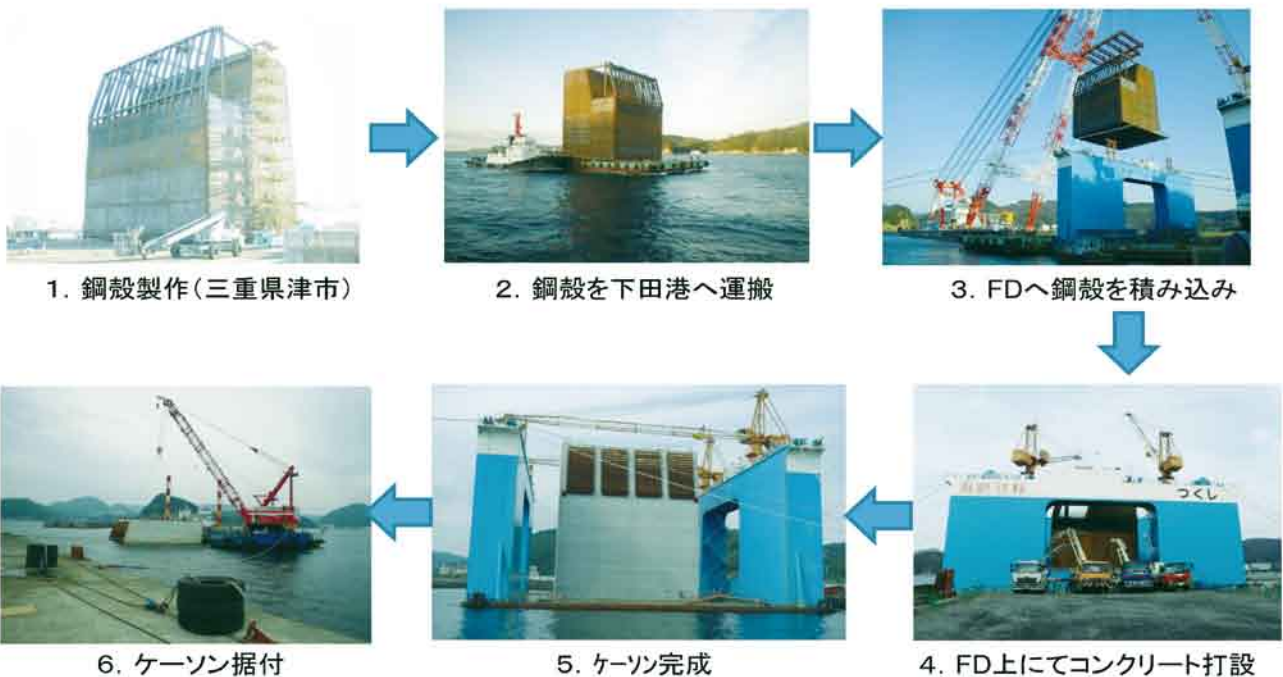
(2,000ps)にて下田港まで海上運搬しました。

3-2. コンクリート打設→進水・仮置

下田港到着後、鋼殻をフローティングドック「つくし」(7,000t積級)に積み替え、コンクリートを打設し、ケーソン仮置場所に進水・仮置しました。

3-3. ケーソン据付

据付の手順は、排水・浮上→起重機船に固縛し海上運搬→注水・据付 と一般的なものですが、外洋に面した沖合ゆえの厳しい波浪条件から、動揺抑制や既設構造物との緩衝抑制について注意を払いながら作業を行いました。



4. おわりに

本防波堤については、主目的である避泊船舶の収容能力向上に加え、巨大地震による津波災害軽減の観点からも早期完成が強く望まれており、更なる事業推進を図る所存です。

関係者の皆様の一層の御支援をよろしく願いいた

します。

最後に、本工事の施工にあたり御指導及び御協力頂きました皆様に、誌面をお借りして厚く御礼申し上げます。

世界文化遺産『姫路城』と異食文化『姫路おでん』

株式会社 吉田組

船舶事業部 管理部長 川口 大

皆さんは、近畿支部事務局の所在地であります姫路と云えば、まず最初に世界文化遺産の『姫路城』を思い浮かべられる事でしょう。最近ここ姫路では、大河ドラマの『軍師官兵衛』の影響もあり、休日ともなれば大勢の観光客が姫路城に足を運ばれています。

しかし、その姫路城も平成21年10月から平成27年3月26日まで『平成の大修理』として、大天守閣の素屋根修理が行われ、城内に入城は出来ませんが、大天守閣への登閣は残念ながら平成27年3月27日以降となります。また食文化では、関西地区でも姫路地域だけに限られた、『姫路おでん』があり、姫路城の観光に来られた際には、是非一度食されてはと思い、今回の『会員の広場』にてこの二つを紹介させていただきます。

姫路城は、1346年に赤松貞範が今の場所に、居館の周囲に400m四方の堀や柵を巡らせ、砦を築いたのが始まりです。その後、黒田重隆や羽柴秀吉によって本格的に城が形成されましたが、ほぼ現在の姿に近い城となったのは1609年、徳川家康の次女・督姫を妻とした池田輝政によって白亜の名城が完成させられました。その後、明治維新の大政奉還まで、松平・本多・榊原・酒井各氏が姫路城主となり、昭和6年に国宝に指定され、昭和31年には8か年計画で『昭和

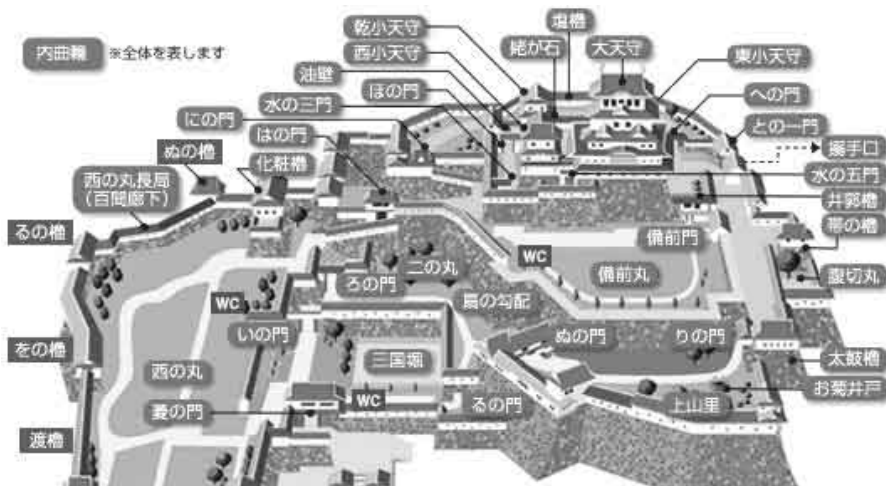


姫路城

の大修理』が行われ、平成5年にユネスコ世界文化遺産に登録されました。

その世界遺産に登録された理由としては次の3点で、①“巧妙な螺旋式縄張り”お城の要塞としての機能は、縄張り(設計・構成・仕組み)の出来で決まるといわれます。姫路城の縄張りは、本丸のふもとを起点に、左回りの大きな螺旋を描いて内濠、中濠、外濠の3重になっており、城郭のそびえる内曲輪、武家屋敷の並ぶ中曲輪、組屋敷や町屋などの外曲輪に分れた複雑巧妙なもので、これは江戸城と姫路城にしか類例のない形式です。

②“美しい連立式天守閣”5層7階の華麗な大天守と東、西、乾(北西)の3つの小天守が渡櫓で連立式



姫路城図

に組み合わせられ、幾重にも重なる千鳥破風や唐破風の屋根が、白漆喰総塗籠造(しろしっくいそうぬりごめつくり)の城壁と相まって鮮やかな構成美を創りだしています。

③“昔を伝える不戦・不焼の城”姫路城は400年の歴史の中で、一度も戦にまみえることなく、また近代の戦災に遭うこともなく、天守や櫓、門などをはじめとする城郭建築が、ほぼ建築当時のまま完全な状態で残されており、その規模は、大天守の石垣が14.85m、建物が31.5mで、合わせて46.35mの高さがあり、心柱の大きさは、高さ24.6m、根元直径95cm、末口42cm、が東西に2本あります。面積は、内曲輪内23ha、外曲輪内233ha、で甲子園球場のスタンドも含めた球場全体の約59倍になります。

さらに、姫路城には宮本武蔵や黒田官兵衛にまつわる話など多々ありますが、特に怪談話で有名な“播州皿屋敷”に出てくる『お菊井戸』や、羽柴秀吉が築城の際に石垣の石がなかなか集まらず、苦勞しているという話が城下に広まり、焼餅を売っていた老婆がそれを聞き、「せめてこれでもお役に立てれば」と古くなった石臼を差し出し、秀吉は老婆の気持ちに大変喜び、乾天守北側の石垣に使いました。この話はたちまち評判となって、人々が競って石を寄進したと云われる『姥が石』があります。

さて姫路城のお話はこれくらいに致しまして、次に姫路独特の食文化について紹介します。その食文化とは『姫路おでん』で、おでんに生姜醤油をかけて食べます。この食べ方は姫路を中心に西は相生から東は加古川あたりまでで、私は大学で東京に行くまでは、この食べ方がおでんの一般的な食べ方と思っており、なぜ東京では生姜醤油が無いのか不思議に思ったような次第です。

元々姫路地域ではおでんの事を“関東煮”と書いて“かんとだき”と言っておりましたが、特に地域を限定したように『姫路おでん』と言われる様になったのは、昨今、テレビやインターネットで食べ物に関する情報が紹介される様になった、2006年頃から『姫路おでん』と云う名前が使われる様になったようです。



お菊井戸



姥が石

作り方は、全国一般的なおでんとなら変わる事無く、醤油味ベースの煮汁で煮込み、具材も各家庭で多少の違いはあれど、こんにゃく・竹輪・大根・じゃがいも・さつま揚げ・すじ肉他、ポピュラーな物で、食べ方だけが独特のものです。

醤油味で煮込んだおでんに生姜醤油をかけるという、いかにも辛そうなイメージですが、意外にさっぱりとおしく頂けます。この食べ方の起源については諸説ありますが、姫路から西のたつの市にかけて醤油の産地であり、また姫路の白浜地域が昭和初期は生姜の産地だった事から、それぞれの地場産業が生活の知恵として、ブレンドするとおしくなると発見し、食習慣になったのではないかと現在は考えられています。

皆さんも是非一度、ご家庭で『姫路おでん』なる食べ方を試してみてください。また、先に紹介致しました、『姫路城』にお越しになられた時は、近隣にも美味しい『姫路おでん』の店もございますので、ご賞味されてはと思います。

スパッド付グラブ式砕岩浚渫船

きょう
響

えい
永

若松港湾工業株式会社



響永全景

はじめに

当社は昭和42年8月に北九州における港湾の開発上、発生する土砂の捨場として響灘の漁場を収用された際、関係官庁のお奨めによりその補償金の一部をもって設立されました。

その目的は漁民の新生活建設の一つの試みであり

ました。以来、四十五年余り港湾土木の分野で企業発展を目指して参りました。この分野を大きく分けると構造物工事を伴う土木工事と航路・泊地等の海底土砂を掘る浚渫工事です。今回紹介させて頂くのは後者の主戦力となる浚渫船、響永であります。

会員作業船紹介

我社の浚渫船の歴史

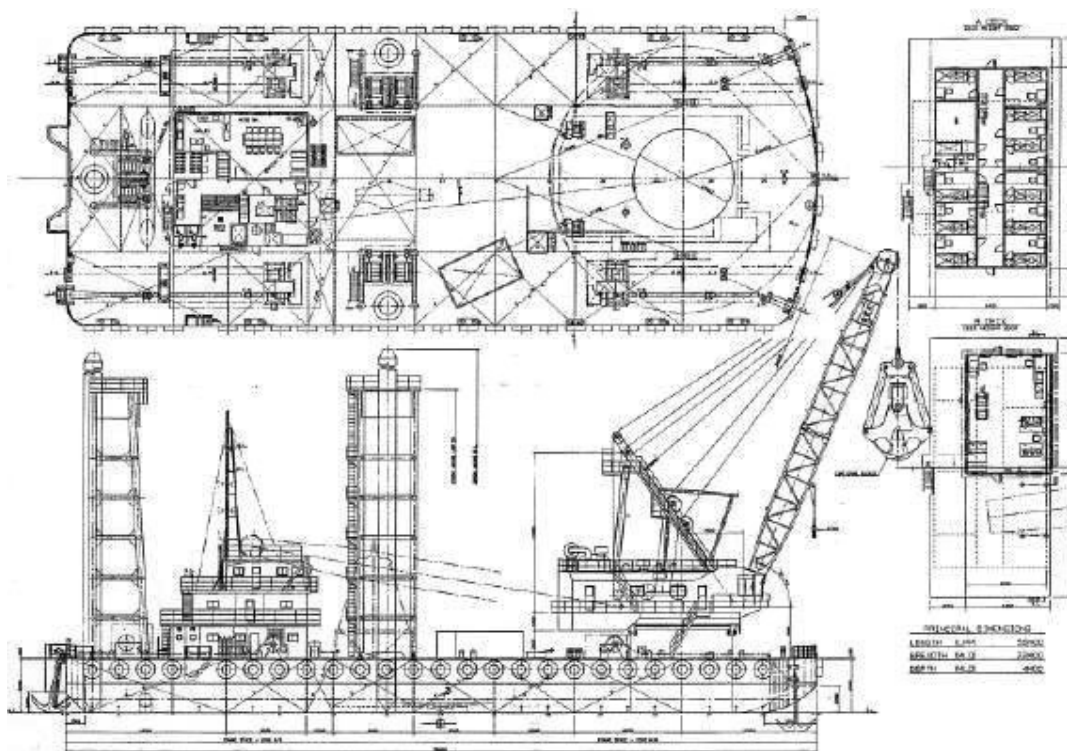
会社設立後、5年目で初代グラブ式浚渫船(バケット容量 2m^3)を保有することができました。以後、 4m^3 、 4m^3 、 6m^3 、 8m^3 、 13m^3 、 16m^3 と時代の流れと共に大水深化、高能率化のニーズに応えるため、大型化が進み平成9年八代目、響永(20m^3)の完成に至りました。

以後、北九州港を中心に新鋭船として活躍していましたが、平成13年待望のあの国際航路であり潮流が早く、船舶の往来の激しい難所である関門航路の浚渫に参入することができ、その技術力が認められました。

数年後の平成16年度より10ヶ年計画で始まった関門航路六連島西側航路の拡幅、増深工事に当社の主力船として現在活躍中であります。

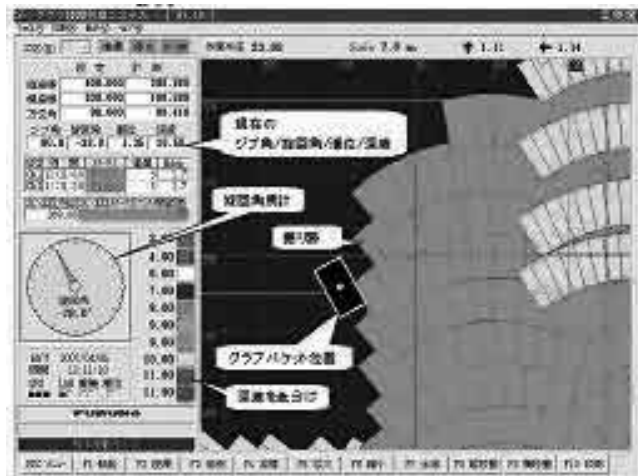


響 永





操船室



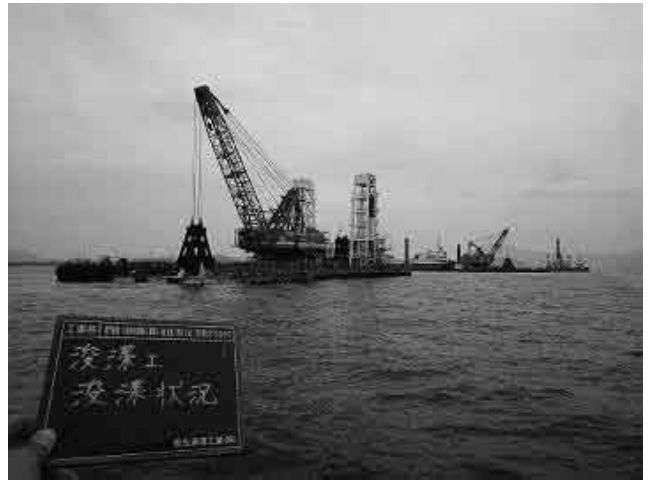
RTKGPS 施工管理システム

船体部	主要寸法	長さ	56m
		幅	22m(船底ビルジコーナー)
		深さ	4m
		喫水	1.8m
	甲板機械	操船ウィンチ・ウィンドラス	4台
		(24ton×10m/min(チェーンドラム)、20t×12m/min(ワイヤードラム))	
		チェーン	46mm×375m
		ワイヤー	42mm×350m
	機械室	雑用ウィンチ	2台
		(7.5t×10m/min、ワイヤー22mm×100m)	
		発電機	400KVA/220V
		サイドスラスタ	90KVA/220V×2 カモメTFN-300 ヤンマー6GHA-ET(450PS)
スパッド	長さ	38m	
	径	1.3m(3本)	
	スパッドウィンチ	3台	
浚渫機部	(38/19t×6.5/13m/min、ワイヤー37.5mm×120m)		
	型式	SKK-25018GDT-L	
	主機	ヤンマーディーゼルZ280L-ST	1620kw(2200PS)/720rpm
	動力伝達方式	オメガクラッチ付トルクコンバータ	
	巻降制御	トルクコンバータブレーキ制御	
		ディスクブレーキ(砕岩時)	
		自由降下可能	
	直巻能力	80t	
	巻上速度	0~60m/min	
	巻下速度	0~80m/min	
	ジブ	長さ	28m
		作業半径	14.8m~23.2m
	(ジブ角度70° ~50°)		
	ホイスト	5t	
クラブパケット部	パケット容量	ヘビータイプ	6m ³ ×60t
		ライトタイプ	20m ³ ×40t
	砕岩棒	40t	
	使用ワイヤーロープ	支持索	45mm×125m, S,Z
		閉閉索	45mm×160m, S,Z
	浚渫可能深度	水面上鉛直最大	60m
パケット巻上揚程	水面上鉛直最大	10m	
施工管理部	RTKGPS/BPSソナー方式施工管理システム		

作業状況写真



若戸大橋をバックに本社前を曳航



関門航路(六連島西側地区)浚渫作業



関門航路(六連島西側地区)浚渫作業



関門航路(六連島西側地区)浚渫作業

あとがき

響永の特徴を紹介すべきでしたが、IT化、GPS搭載コンピューター制御システム、船底のビルジコーナの採用等、現在は他船においても標準化されており現在は船長を中心とした乗組員、作業員のチームワークを重視したISOの精神を取り込み、安全・

品質・環境のマネジメントシステムの保全に努めたいと思います。

また、技術力の向上のため、顧客に満足を与える創意工夫、アイデアの発掘・研究で特許(現在5件取得)及びNETIS(現在1件取得)を目指しています。

株式会社 西村組

い とう よう いち
伊 藤 洋 一 (平成21年12月17日認定)



プロフィール

- 出身地 北海道
- 生年月日 昭和31年7月19日
- 入社年月日 昭和52年4月15日
- 所 属 工務部船舶機材課
- 職 務 船団長
- 船 団 ケーソン製作用台船 FD-6100
6,100ton積 長さ61.5m 幅33.0m 深さ17.3m
- 資 格 1級建設機械施工技士 他

●経歴

昭和53年 ケーソン製作用台船 FD-2100 オペレーター
昭和62年 ケーソン製作用台船 FD-6100 オペレーター
平成5年 ケーソン製作用台船 FD-6100 船団長

●主要工事实績

- 紋別港第2防波堤ケーソン製作工事
- 函館港弁天地区ケーソン製作工事
- 伊豆諸島ケーソン製作工事
- ウトロ漁港ケーソン製作工事 他

●今後について

ケーソン製作用台船は、現在、国内に大小60隻程度しかない特殊船であり、港湾漁港の防波堤などのケーソンを製作して参りました。当社におきましては昭和53年にFD-2100(2,100ton積)を取得し、更に、昭和61年に現在のFD-6100の前身であるFD-5000(5,000ton積)を取得し、主として北海道内のケーソン製作を行って参りました。

FDは構造上、側壁の面積が広く風圧の影響を大きく受けるため、台風時には80mmもの係留ロープが切断されそうな事もあり、夜通し監視していた事など、大変な苦勞をしたこともありました。しかし、今では懐かしい思い出となっております。

これからも港湾漁港構造物の本体製作に無くてはならない作業船でありますので、少しでも港湾事業発展に貢献できるように頑張っていきたいと考えております。引き続き、皆様からのご指導ご鞭撻をお願い申し上げます。



ケーソン製作用台船 FD-6100



ウトロ漁港ケーソン製作工事

マリーンニュース 事務局だより

本部活動

平成26年7月23日

◇常任委員会幹事会

1. 船舶安全法の対応
2. 品格法等の改正
3. 港湾局との意見交換
4. その他

平成26年7月25日

◇認定試験・講習試験委員会幹事会

1. 受験願書の審査

平成26年8月27日～29日

◇認定試験・講習試験委員会幹事会

1. 試験問題（案）の作成

平成26年9月9日

◇認定試験・講習試験委員会

1. 受験願書の審査
2. 試験問題の審査
3. 講習テキストの審査

中部支部

◇中部支部総会開催

平成26年度中部支部総会が、9月26日(金)に静岡、愛知、三重の各県から会員21名中21名(委任状6名含む)が出席し、静岡市で開催されました。

総会には、来賓として、国土交通省中部地方整備局から、小谷野喜二 港湾空港部長、清水港湾事務所から加賀谷俊和所長、本部から寄神茂之会長及び尾崎雄三専務理事をお迎えし開会しました。

議事に先立ち、佐野茂樹 支部長が挨拶し、続いて、寄神会長、小谷野港湾空港部長からご祝辞をいただきました。

このあと、佐野支部長を議長に議案の審議を行い、各案件とも原案どおり可決承認されました。

続いて、記念講演として、加賀谷清水港湾事務所長より「港湾を核とした地域活性化等」について講演をいただきクルーズによる地域活性化の重要性を認識し無事総会を終了しました。

総会、記念講演終了後、参会者一同で懇親会を開催し、3県にまたがる会員同士、諸課題を語り合いながら親睦を深めていただき、和やかなうちに全行事を終了することができました。

今回の総会を通じ、地域活性化における港湾の重要性を再認識するとともに、会員相互の連携を深めることが出来たのではないかと思います。




沖縄支部

◇沖縄支部総会開催

第13回沖縄支部総会が、7月15日(火) ザ・ナハテラス(那覇市)にて開催されました。

総会では、協会本部より寄神会長に来賓挨拶を頂き、尾崎専務理事より本部活動報告を頂きました。

下記、総会次第について内間支部長が議長を務め議案について原案通り承認されました。

任期満了に伴う役員改選について支部長が改選となり下記のとおり承認されました。また、新入会員1社について報告を行い総会が終了致しました。

総会次第

開会挨拶 沖縄支部長 内間 司
来賓挨拶 会 長 寄神 茂之 様

議 案

第1号議案 平成25年度収支決算承認について
第2号議案 平成26年度収支予算(案)について
第3号議案 人事案件について
役員改選
(新任)沖縄支部長 与那嶺 恵伸(株式会社國場組)

本部活動報告

専務理事 尾崎 雄三 様

新入会員

株式会社 屋部土建 津波 達也 様

インフォメーション

海技協 販売図書・案内

図書名	概要	体裁	発行年月	販売価格
作業船団の運航に伴う 環境保全対策マニュアル (国土交通省港湾局監修)	作業船が運航することによって自ら発生する排水、廃油、排出ガス、船内発生廃棄物、振動、騒音等による環境保全について、難解な関係法令を整理し、対応方策について取りまとめたマニュアル ・「港湾工事共通仕様書」((公社)日本港湾協会発行)に参考図書として指定	A4版 94ページ	平成18年4月	会 員2,160円 非会員2,700円 (消費税含、送料別)
沿岸域における 海象メカニズム	波のメカニズムを、平易に解説した文献	A4版 32ページ	平成19年3月	会 員 756円 非会員1,080円 (消費税含、送料別)
作業船団安全運航指針 (改訂版) (国土交通省港湾局監修)	近年の関係諸法令の改正に対する見直し等及び「作業船による架空送電線接触事故防止対策指針」を新たに盛り込んだ改訂版を発行 ・「港湾工事共通仕様書」((公社)日本港湾協会発行)に参考図書として指定	A5版 200ページ	平成20年4月	会 員2,160円 非会員2,700円 (消費税含、送料別)

※購入は「図書名、部数、送付先、担当者、連絡先、請求書あて先」を記入したFAX又はメールで、協会事務局へ申し込んで下さい。

●お知らせコーナー●

1

国土交通省港湾局監修 作業船団安全運航指針(改訂版)のお知らせ

〈体裁〉A5版 200頁

〈定価〉会員2,160円 非会員2,700円(いずれも消費税を含み。送料は別途申し受けます)

本指針は、「港湾工事共通仕様書」(国土交通省港湾局編集(社)日本港湾協会発行)において、請負者は本指針を参考にし、常に工事の安全に留意して事故及び災害の防止に努めることが規定されております。

今般、発行するに至りました改訂版は、近年の関係諸法令の改正に対する見直し等を行うとともに、平成18年8月に発生したクレーン船による超高压送電線接触事故を契機に、策定した「作業船による架空送電線接触事故防止対策指針」を新たに盛り込んだ「作業船団安全運航指針(改訂版)」といたしました。

本指針の活用により、危険要因の高い海上工事に従事する作業船の安全が一層確保されますことを祈念するものであります。



2

安全啓蒙ポスター 配布のお知らせ

新年度向けに新しいデザインによる「安全ポスター」を作成し、作業員一人一人の意識向上、啓蒙に役立つこと、及び海上起重作業船団の更なる安全運航に寄与することを願うものであります。

会員への配布

「安全ポスター」は、会員には5部配布し、また発注関係官庁にも配布しております。

なお、部数に余裕がありますので、増配布を希望される会員は協会事務局へ申し出て下さい。



「安全ポスター」

3

海技協ホームページ「会員専用ページ」の掲載事項 (7月以降掲載分)

〔関係通達〕

- 下請契約及び下請代金支払の適正化並びに施工管理の徹底等について
- 下請代金の決定に当たって公共工事設計労務単価を参考資料として取り扱う場合の留意事項について
- 建設業における労働災害防止対策について

(注)会員専用ページは、随時更新していますのでご利用下さい。
「会員専用ページ」を開くためには「ユーザー名」と「パスワード」が必要です。
当協会事務担当者にお尋ね下さい。

マリン・プロフェッショナル
海技協会報2014.10 VOL.113

禁無断転載

発行日 平成26年10月

発行所 一般社団法人日本海上起重技術協会
広報委員会

〒103-0002

東京都中央区日本橋馬喰町1-3-8

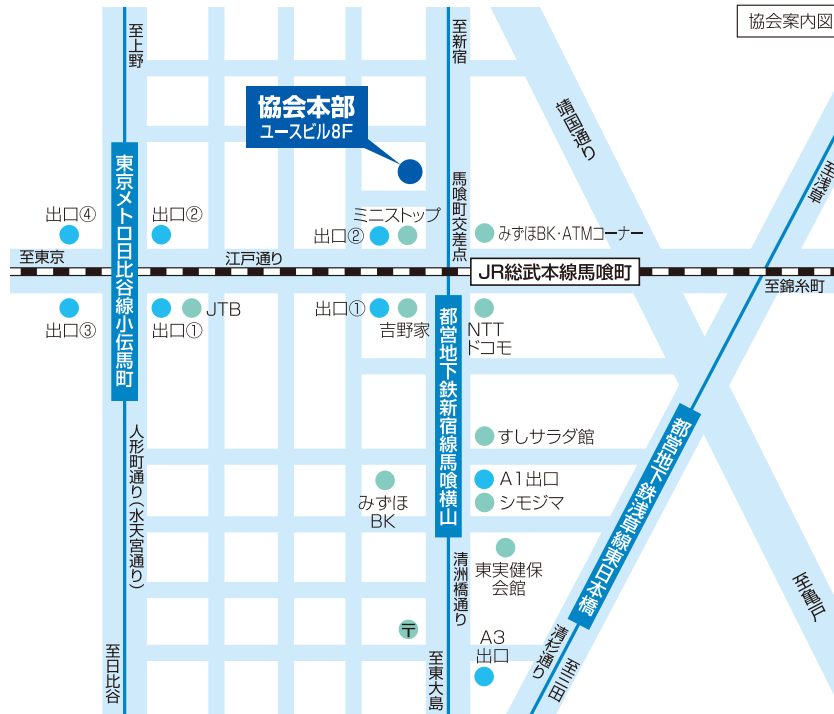
ユースビル8F

TEL 03-5640-2941

FAX 03-5640-9303

印刷 株式会社 TBSサービス

一般社団法人 **日本海上起重技術協会**



本部	〒103-0002 東京都中央区日本橋馬喰町1-3-8 ユースビル8F TEL 03(5640)2941 FAX 03(5640)9303 URL http://www.kaigikyo.jp/ E-mail honbu@kaigikyo.jp
北海道支部	〒060-0061 札幌市中央区南1条西7丁目16-2 岩倉建設(株)内 TEL 011(281)7710 FAX 011(281)7724
東北支部	〒030-0821 青森市勝田2-23-12 (株)細川産業内 TEL 017(723)1451 FAX 017(774)6541
関東支部	〒104-0044 東京都中央区明石町13-1 (株)古川組内 TEL 03(3541)3601 FAX 03(3541)3695
北陸支部	〒951-8650 新潟市中央区西湊町通三ノ町3300-3 (株)本間組内 TEL 025(229)8475 FAX 025(228)9614
中部支部	〒413-0011 熱海市田原本町9-1 青木建設(株)内 TEL 0557(82)4181 FAX 0557(81)3940
近畿支部	〒671-1116 姫路市広畑区正門通3-6-2 (株)吉田組内 TEL 079(236)1206 FAX 079(237)4800
中国支部	〒723-0016 三原市宮沖1-13-7 山陽建設(株)内 TEL 0848(62)2111 FAX 0848(63)0336
四国支部	〒781-0112 高知市仁井田1625-2 大旺新洋(株)内 TEL 088(847)2112 FAX 088(847)6576
九州支部	〒808-0027 北九州市若松区北湊町3-24 (株)近藤海事内 TEL 093(761)1111 FAX 093(761)1001
沖縄支部	〒900-8505 那覇市久茂地3-21-1 (株)國場組内 TEL 098(862)3447 FAX 098(861)1042