

北海道港湾空港建設協会

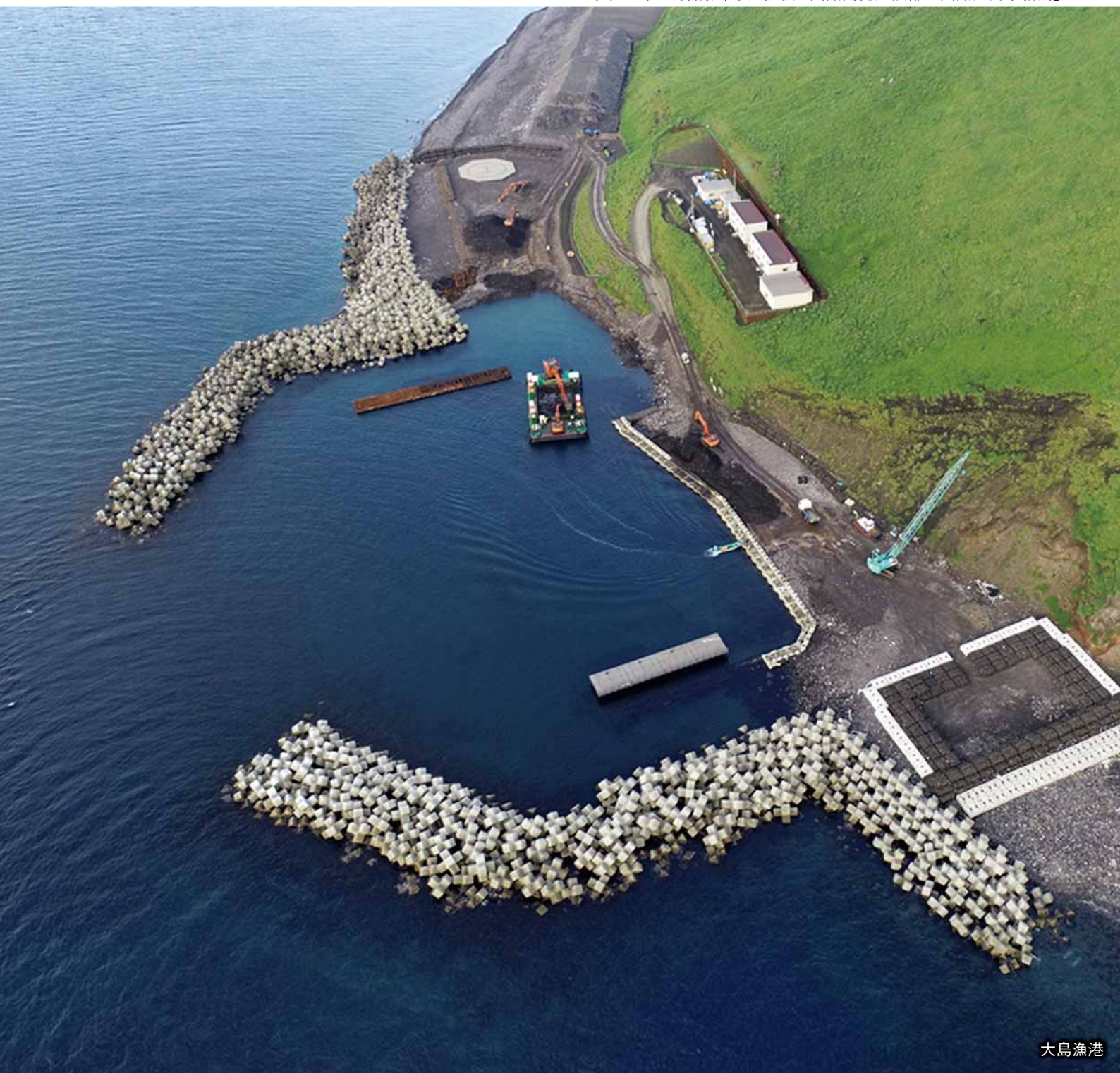
会報

令和4年5月

北のみなと

No.105

令和3年6月撮影「写真提供：函館開発建設部 函館港湾事務所」



— 目 次 —

就任挨拶（北海道開発局 港湾空港部長 鈴木 徹） 1

Report

北海道港湾空港建設協会 第37回通常総会開催 3

令和3年度 安全管理講習会 5

開会挨拶（北海道港湾空港建設協会会長 藤田 幸洋）

「港湾・空港・漁港工事の安全対策について」

（北海道開発局港湾空港部港湾建設課事業企画係長 吉田 勝則）

「建設工事における労働災害防止について」

（北海道労働局労働基準部安全課主任安全専門官 富塚 豊）

特別講演 「建設現場の日常管理の基本について」

（建設業労働災害防止協会北海道支部駐在安全管理士 小林 昭夫）

令和3年度 港湾空港工事報告会 7

開会挨拶（北海道港湾空港建設協会会長 藤田 幸洋）

工事報告

「苫小牧港西港区－3m物揚場建設その他工事」

（株式会社 山口工業所 土木部 小野 義則）

「奥尻港外2港建設その他工事」

（株式会社 富士サルベージ 工事部 高山 明洋）

「ウトロ漁港島防波堤・知床岬岸壁工事」

（株式会社 西村組 工事課 東 一哉）

特別講演「北海道の港湾・漁港工事に関する最近の分析」

（北海道開発局港湾空港部港湾建設課長 早川 哲也）

講 評（北海道港湾空港建設協会 技術委員会副委員長 梅沢 信敏）

将来の北海道を支える港湾・漁港・空港建設業の体制を考える研究会(第2回) ... 13

令和3年度 独占禁止法及び企業対象暴力等に関する講習会 15

各種記事

我が社の安全衛生管理

（北興工業(株) 土木部技術管理部長 高橋 幸雄） 16

私の趣味

（機械開発北旺(株) 代表取締役社長 敷土 勉） 18

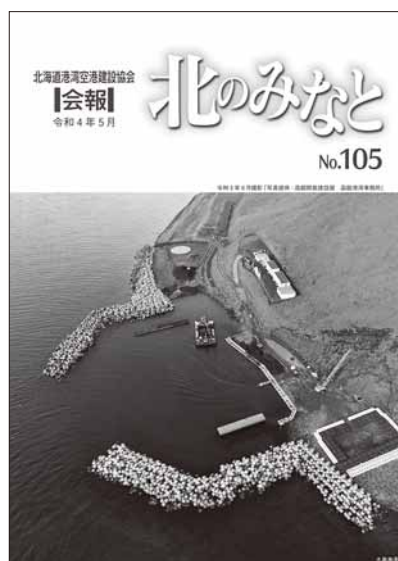
Topics

石狩湾新港東地区国際物流ターミナル整備事業の着手について

（小樽開発建設部 小樽港湾事務所） 20

Information

事務局だより・業界だより・広報委員会だより 21



大島漁港

◎大島漁港の役割

北海道南西部 松前大島に位置する大島漁港は①北海道南西部海域におけるイカ釣り漁業、マダコ漁業、刺網漁業及び底建網漁業等の前進基地、②周辺海域を航行・操業する漁船の避難拠点、③我が国領海の根拠となる領海基線の基点を有し、我が国の領海保全の役割があります。

◎主な整備方針

- ①港内静穏度の向上により、荒天時においても漁船の安全な避難利用を可能とするための防波堤等の整備。
- ②松前大島周辺における漁場開発推進のため、漁港の基本機能となる岸壁、泊地等の整備。

就任挨拶

北海道開発局 港湾空港部長 鈴木 徹



〈はじめに〉

国土交通省 北海道開発局 港湾空港部長に3月1日に就任いたしました。前職は同じく北海道の港湾・空港との関わりが深い本省の北海道局港政課長（在職2年11ヶ月）でした。引き続きより現場に近いところにてよろしく願い申し上げます。

北海道港湾空港建設協会並びに会員の皆様には、日頃より北海道開発行政、とりわけ港湾・空港整備の推進にあたり、必要不可欠な担い手として、多大なるご支援とご協力をいただいておりますことに厚く御礼申し上げます。

引き続き当部としては、北海道における港湾行政、空港行政を担う国土交通省の現場機関としての立場と、北海道開発行政、北海道の総合的な開発の推進を担う北海道開発局ならではの立場の両面から所要の事業を推進してまいります。

北海道開発行政の基本となる現在の北海道総合開発計画は平成28年3月に閣議決定された第8期計画であり、農林水産業、観光等の多面的な機能を持つ「生産空間」を支え、「世界水準の価値創造空間」を目指し、計画の目標である「人が輝く社会」、「世界に目を向けた産業」、「強靱で持続可能な国土」の実現に取り組むこととしておりますし、新たな第9期計画の策定に向けた動きもはじまっているところです。いずれにしても、港湾・空港の整備については、時代の新たなニーズにも応えつつ、各地域において必要な港湾・空港機能を適時・的確に確保していくことが基本であり、関係各位との連携のもと、各「みなと」をより良いものとして次世代に引き継いでいくために、また、そのための担い手を中長期的に確保

していくために、今やるべき取組みを着実に推進してまいります所存です。

〈港湾の取組み〉

港湾については、「基幹物流」、「国土強靱化」、「食」、「観光」の4分野を重点的に取り組んでおります。

「基幹物流」について、昨年度の石狩湾新港に引き続き、苫小牧港では、トラックドライバーの不足や労働時間の規制に対応した柔軟なダイヤ設定を可能とすることで、北海道－本州間の物流効率化を図るための「東港区浜厚真地区複合一貫輸送ターミナル整備事業」に令和4年度より着手します。また、石狩湾新港では、引き続き、増大する鉄スクラップ等の循環資源の遠方国への輸出効率化に資する「東地区国際物流ターミナル整備事業」を推進するとともに、道内各地域の基幹産業の競争力強化に必要な整備を推進してまいります。

「国土強靱化」に関して、近年、頻発・激甚化する気象災害や日本海溝・千島海溝沿いの海溝型地震等の切迫する巨大地震等から国民の生命と財産を守るため、防災・減災、国土強靱化の対策の加速化を図り、岸壁の耐震対策や防波堤の高潮・高波対策等の早期効果発現を目指します。加えて、既存港湾施設の老朽化が進む中、将来にわたりその機能を発揮させるため、社会情勢の変化に伴って、必要な機能の見直し等を計画的に進めながら老朽化対策を推進します。さらに、離島にあっては、定期フェリー航路の安定化、物流機能の確保を図る為、港内の静穏度確保や老朽化対策等の港湾施設の整備を推進します。

「食」について、北海道の農水産物の輸出促進に向けて、2017年5月に道内の6港が連携して策定した「農水産物輸出促進計画」に基づき、水産物の水揚げ時の品質・衛生管理機能の強化、輸出競争力の強化を推進し、本年度は、枝幸港において屋根付き岸壁の暫定供用開始を予定しております。また国際バルク戦略港湾・釧路港の国際バルク戦略港湾により大型船の受入れによる海上輸送コストの削減と東日本の酪農業の更なる発展が期待されるところです。引き続き、北海道総合開発計画の目標である農水産品輸出額1,500億円の達成に向けて取り組んでまいります。併せて、一般社団法人北海道国際流通機構（HIDO）と連携し、商流・物流が一体となった北海道農水産品の海外販促、輸出手続き支援等に取り組むとともに、小口混載貨物のマッチングができる電子システムの本格運用などにより、海上コンテナによる小口混載貨物輸送等の取り組みを進めてまいります。

「観光」については、新型コロナウイルスの拡大による影響で、令和2年と3年と2年連続でクルーズ船の寄港がゼロになるなど、大変厳しい情勢が続いておりますが、本年3月に2年ぶりに函館港と室蘭港においてクルーズ船の就航が再開するなど、再び人の流れと街の賑わいを作り出し、地域の再活性化を図るためにも、クルーズ振興が重要と認識しているところです。函館港、小樽港、室蘭港での受入環境の改善に向けた整備を進められているところであり、各港におけるクルーズ振興の取組みの深化を進め、クルーズ船の更なる寄港増大による地域活性化に努めてまいります。

また、令和2年7月1日に「みなとオアシスるもい」が登録されたことで、道内で登録されたみなとオアシスは12港となりました。地域住民の交流や観光の振興を通じたみなとを核としたまちづくりの促進や、クルーズ旅客船の受入環境の提供などの役割を果たしており、新型コロナウイルス感染症の拡大の影響でイベント等が中止されている状況が続いていますが、再び賑わいを取り返すことを期待しています。

さらには北海道・東北地域は一般海域の洋上風力発電の導入適地として高いポテンシャルを有しており、再生可能エネルギーの新たな需要への対応など、ゼロカーボ

ン北海道等、北海道における2050年カーボンニュートラルの実現に向けて、必要な港湾機能の確保を図っていくことに努めてまいります。

〈空港の取組み〉

空港については、政府の訪日外国人旅行者の目標2020年4,000万人、2030年6,000万人に向けた航空需要の急速な拡大に対応すべく、北海道全体の産業及び観光の発展や各地域の活性化を図ることを目的とした道内7空港のコンセッション方式により、2020年6月に新千歳空港、翌年3月には函館、釧路、稚内、帯広、女満別の計6空港において北海道エアポート㈱による空港運営が順次開始されました。

新千歳空港は、旺盛な国内需要に加え、外国人旅客の急増により空港利用者は2015年に2,000万人を越えるなど、我が国5番目の規模を誇る拠点空港であり、国際線旅客数は2019年には約390万人と過去最高の旅客数を更新してきました。しかし、新型コロナウイルス感染症の急速な拡大に伴う緊急事態宣言等により、国際線定期路線は依然として運航再開の目処がたっておりません。こうした社会情勢ではありますが、アフターコロナにおける航空需要の回復を見据え、必要な空港機能を確保すべく着実に整備を進めてまいります。

具体的には、「世界水準の観光地の形成」を目指し、冬期における航空機の安定運航を図るべく、滑走路除雪時間の短縮や航空機の地上走行の動線確保を目的とした誘導路複線化事業やデアイシングエプロンの整備に取り組めます。また、「国土強靱化」として、大規模地震時における航空機重大事故や緊急輸送の停滞等を防ぐための耐震対策や滑走路端安全区域の整備を進めてまいります。このほか、稚内、釧路、函館、丘珠の各空港においても、滑走路端安全区域や気候変動を踏まえた豪雨時の排水機能強化に関する整備を進めてまいります。

最後になりますが、これからも北海道の港湾・空港の整備を着実に進めてまいりますので、貴協会並びに会員の皆様からのより一層のご支援ご協力をお願いいたします。

北海道港湾空港建設協会 第37回通常総会開催

当協会の第37回通常総会について、令和4年4月21日(木)ホテル札幌ガーデンパレスにおいて開催致しました。

会員数78社のうち56社に出席をいただき、令和3年度の事業報告・収支決算および監査報告、令和4年度の事業計画(案)・収支予算(案)について原案どおり承認されました。

令和4年度事業計画については、引き続き安全管理講習会や工事報告会、北海道開発局等発注機関への要望及び意見交換に取り組んでいくことを確認しました。

任期満了に伴う役員選挙では、藤田会長、3副会長が再任され、新たに坂理事が副会長に選出されました。



総会の様子

冒頭、あいさつに立った藤田会長は、「耕地面積が日本の4分の1で日本一の水揚げ高を誇る北海道は日本の食料基地であり、港整備は絶対欠かすことができない要素である」、また「自然豊かな北海道はコロナ収束後



藤田会長挨拶

のクルーズ船旅客の受け入れやインバウンド観光の振興に対応した港湾空港の機能強化が望まれる」と話されました。さらに「建設業は社会資本整備の担い手、安全・安心確保の担い手としての役割はますます重要である」一方「労働時間の上限規制への対応、デジタル化の推進、働き方改革、担い手不足、生産性向上など建設業に課せられた課題は多い」と指摘され、これまでの取組みと合わせてまい進する姿勢を示されました。

来賓である北海道開発局の鈴木 徹港湾空港部長は、港湾空港の令和4年度予算概要を説明され「新規事業が2年連続採択された」とも話されました。また「食と観光、防災・減災・国土強靱化にしっかり取り組んでいく」「新たな芽の洋上風力、カーボンニュートラルポートの実現に向け港湾の機能強化を検討していきたい」、さらに「働き方改革、生産性向上、適正な利潤は重要課題と



北海道開発局 鈴木港湾空港部長

いう認識で取り組んでいきたい」と話されました。

日本港湾空港建設協会連合会の林田 博会長は、「改善していく必要がある面は多く残っている。適正な利潤を得ていけるような入札契約制度の改善や仕事の継続となる長期構想の具体化に向けて取り組んでいきたい」と話されました。



日本港湾空港建設協会連合会 林田会長

令和4年度 事業計画

1. 講習会等

1) 安全管理講習会の開催

港関係7団体共催による安全管理講習会の開催及びCPDS取得促進に向けたWEB配信の実施

2) 港湾空港工事報告会の開催

港湾空港建設技術の開発、向上を目的とし、会員が施工した港湾、漁港、空港工事について、施工管理、品質管理等に関する報告会の開催及びCPDS取得促進に向けたWEB配信の実施

3) シンポジウム等への参画

港湾空港建設技術を開発、向上させ、港湾空港建設業の社会的地位の向上と健全な発展を図るとともに港湾空港整備の促進に寄与するため、関係行政機関、関係団体と連携したシンポジウム等への参画

2. 要望及び意見交換

1) 北海道開発局等に対し、港湾空港関係予算及び実施に関する要望及び意見交換会の実施

①港関係7団体共催による要望・意見交換会の開催

②日本港湾空港建設協会連合会との共催による要望・意見交換会の開催

2) 北海道港湾振興団体連合会の一員として港湾整備促進及び利用振興活動の参画

3. 調査研究

港湾空港建設技術の開発、向上に関する調査研究及び資料の収集並びにその他工事の施工等に関する事項についての調査研究の実施

4. 会報の発刊

港湾空港建設業における社会的地位の向上に関する宣伝及び啓発等を目的とした会報「北のみなと」の発刊（3号予定）

5. 他事業への参加

1) 日本港湾空港建設協会連合会が開催する行事の参加

2) 防災訓練への参加

「災害発生時における港湾施設等の緊急的な応急対策業務に関する包括協定」等に基づく防災訓練の参加

3) 北海道開発局との協働事業への参加

令和4年度も継続される各種事業及び新規事業の積極的参加

令和3年度 安全管理講習会

月 日 令和4年2月17日(木)

会 場 ホテル札幌ガーデンパレス

主 催 北海道港湾空港建設協会

(一社) 日本埋立浚渫協会北海道支部

全国浚渫業協会北海道支部

(一社) 日本潜水協会札幌支部

(一社) 北海道建設業協会港湾・漁港部会

(一社) 日本海上起重機技術協会北海道支部

(一社) 全日本漁港建設協会北海道支部

港湾関係7団体が安全管理講習会開催 安全対策、労働災害防止と 建設現場の日常管理の基本について

北海道港湾空港建設業協会(藤田幸洋会長)と道内の港湾関係7団体は、令和4年2月17日(木)ホテル札幌ガーデンパレスにおいて「令和3年度 安全管理講習会」を開催しました。当日は、各団体の関連企業からリモート参加者も含めて103名(うちWeb55名)が参加し、労働災害の現状と防止について知識を広めました。

講習会は、北海道港湾空港建設協会 藤田幸洋会長の挨拶で始まり、引き続き北海道開発局港湾空港部港湾建設課 吉田勝則事業企画係長と北海道労働局労働基準部安全課 富塚豊主任安全専門官より、労働災害の現状と防止対策に係る講演が行われました。

また、特別講演では、建設業労働災害防止協会北海道支部 小林昭夫安全管理士より、建設現場の日常管理の基本について講演が行われました。



開会挨拶 藤田会長

藤田会長は、冒頭の挨拶で、「コロナ過のなかではありますがウェブや全道各地より参加いただきありがとうございます。これからは生産性の向



安全管理講習会

上、処遇改善、働き方改革が重要です。

建設業は従来の3Kのイメージを払拭し、人材の確保をしなければなりません。

工事の施工は、労働災害の安全管理は現場にまかせてはいけません。企業が丸となっていけないと減らない。労働災害防止に努めることが重要です。」と挨拶がありました。

講演では、初めに北海道開発局 吉田事業企画係長よ

り「港湾・空港・漁港工事の安全対策について」と題し港湾・空港・漁港工事の労働災害について講演が行われました。全国的にも「はさまれ・



吉田事業企画係長

巻き込まれ」による事故が工種別にみても多く、入場7日以内、1ヶ月以内の事故が特に多い。北海道開発局では令和3年度の事故は減少傾向にある。これは、事故概要の関係団体との共有、抜き打ちパトロール、労働基準監督署や海上保安部との合同パトロール等の結果と考えている。次に事故発生状況の説明があり、作業手順やリスクを考え、事故内容を頭に入れてほしい。また、ICTやBIM/CIMも安全対策に使えることを認識してほしい旨の話がありました。

事故件数は、減っていますが、皆様の協力のもと次年度は災害ゼロで取組んでいきたいのでよろしくお願ひしたいとの話もありました。

続いて、北海道労働局 富塚主任安全専門官より「建設工事における労働災害防止について」と題し労働災害の現状について講演が行われまし



富塚主任安全専門官

た。冒頭に札幌市で積雪が原因と思われる仮設屋根の崩落事故があり、作業員1人が死亡した事例のお話がありました。雪が今年は多く、雪下ろしでの落下や転倒災害には注意をし、強風等では無理な作業はさせない、誰が作業中止の指示をだすかはっきりしておくことが重要とのことでした。

北海道では、「墜落・転落災害」「はさまれ・巻き込まれ災害」が多く発生していること、また、保護具の未着用、誘導員の未配置など初歩的な要因も散見されていますとのことでした。

また、企業のトップ自らがパトロールを実施、会社の安全管理体制の確立、雇入れ時の安全衛生教育を徹底するなど、安全確保の意識を高めてほしいとの依頼もありました。

最後に労働基準監督署の災害調査は、警察のように犯人を捜すのが目的ではなく、再発防止を目的としていること、労働災害発生時は、事故を2度とおこさないために事故防止対策を会社で共有してもらいたいとの話がありました。

特別講演では、建設業労働災害防止協会の小林安全管理士より「建設現場の日常管理の基本について」(KY活動とヒヤリハット報告等)と題し



小林安全管理士

講演が行われました。新規入場者教育・送出し教育では、作業員自身が「自分の身は、自分で守る」ことを基本に、自身が危険から如何に回避するか、その目的と必要性をしっかりと身につけさせることが大切であること、また、教育後は資料を基に必ず現場で確認することが重要との説明がありました。

つぎにKY活動で最も重要なことは、「作業員が現場にどのような危険が存在するのかを気づき」「危険への対策方法を知り」「皆で現場の安全ルールを守ること」であり、新人もベテランも一緒になって話し合うことが大切であると話されました。ヒヤリハットは「事故・災害の前触れである」「駒(災害発生原要因)が少ないほど、取り除かれていれば、ヒヤリハットで済む」「(その駒が何であったか)を知れば、災害防止のヒントになる」危険の芽であるヒヤリハットを無くすことは不可能であるとの説明がありました。

全道建災防安全パトロールを通じて道内12建災防分会の70現場の安全パトロール実施の説明があり、現場巡回時の好事例はみんなで共有し、不具合は即是正をお願いしたいとのことでした。

最後に、人間にミスはつきものです。基本(安全作業)に立ち返り、現場に危険(リスク)がないか気を配り、自分と仲間を大切に思う心をもって、仕事に当たって下さいとお話がありました。

令和3年度 港湾空港工事報告会

月日 令和4年2月17日（木）
会場 ホテル札幌ガーデンパレス
主催 北海道港湾空港建設協会

令和4年2月17日（木）ホテル札幌ガーデンパレスにおいて、約120名の参加（うち、WEB参加69名）による当協会主催の「令和3年度 港湾空港工事報告会」を開催しました。

報告された工事は、令和2年度に株式会社山口工業所、株式会社富士サルベージ及び株式会社西村組が施工した3件で、工事を担当した技術者が工事内容、現場における課題及びその対応、地域貢献などを紹介しました。参加者は各工事の（工程・品質・安全）管理、創意工夫などについて活発な質疑を行い、技術の研鑽を深めました。



港湾空港工事報告会

主催者挨拶

開催にあたり、主催者を代表して北海道港湾空港建設協会 藤田会長から今回の工事報告は、令和2年度に完成した工事の中から難易度及び評価



主催者挨拶 藤田会長

の高い工事を選定して発表していただくこと、発表者は、工事施工に関する研鑽の成果を発揮していただきたいこと、また、特別講演は「北海道の港湾・漁港工事に関する最近の分析」とのタイトルで北海道開発局港湾空港部の早川港湾建設課長にお願いした旨の話がありました。

また、コロナ過の中、何も事業をやらないことは簡単なこと、手続き、感染対策を行い、行事を開催することとしたこと、今回、懇親会は開催できないが次回は3回目のワクチンを打っていただき懇親会を実施したい旨の説明もあり、有意義な会になりますようにとの挨拶がありました。

工事報告

工事報告は、(株)山口工業所施工の「苫小牧港西港区－3m物揚場建設その他工事」、(株)富士サルベージ施工の「奥尻港外2港建設その他工事」及び(株)西村組施工の「ウトロ漁港島防波堤・知床岬岸壁工事」の3件で、各工事担当者が工事概要・工程管理・安全管理、課題に対する対応及び創意工夫の取組等について説明されました。

●苫小牧港西港区－3m物揚場建設その他工事



株式会社 山口工業所
土木部
小野 義則 氏

- ・受注者 株式会社山口工業所
- ・工期 令和2年5月28日～令和3年3月22日
- ・発注者 室蘭開発建設部

・工事内容

－ 3 m泊地

構造物撤去工 1 式

構造物取壊し（床版コンクリート 480m³）

構造物取壊し（上部コンクリート 279m³）

鋼管杭引抜（φ500 L=11m 28本）

鋼矢板引抜（Ⅲ型 L=9.5m 93枚、Ⅳ型 L=13.5m 61枚）

タイワイヤー、腹起材撤去 1 式

仮設工 1 式

H型鋼打込、引抜（350H L=8m 19本）

仮設タイ・腹起材設置（168m）撤去（130m）

土工 1 式

掘削（バックホウ掘削5,700m³）

土砂運搬（4,941m³）埋戻し（4,941m³）

－ 3 m物揚場

構造物撤去工 1 式

舗装版破碎（As舗装t=12cm 624m²）

歩車道境界ブロック撤去（Ⅰ型緑石 98m）

コンクリート塀撤去（36m²）

H型鋼引抜（150H L=2.6m 37本）

集水桝撤去（3基）

門扉、道路照明灯撤去（1基）

地下埋設物撤去（186m）

土工 1 式

掘削（陸上掘削 1,264m³）（水中掘削 537m³）

土砂運搬 1,541m³

整地 1,541m²

土留鋼矢板打設、引抜（Ⅲ型 L=10m 174枚）

陸上地盤改良工 1 式

積込（締固使用材料 再生骨材 2,654m³）

土砂等運搬（締固使用材料 再生骨材 2,654m³）

締固砂杭打込（φ700 打設長13.7m 415本）

本体内工

鋼矢板打設（SP-10H L=11m 74枚）

アースオーガ掘削（L=11m 10本）

掘削、整地（再生骨材 601m³）

控工

鋼矢板打設（SP-10H L=11m 23枚）

H型鋼打設（250H L=8m 14本、300H L=12.5m 10本）

腹起材取付（2□150×75×6.5×10 128m）

タイワイヤー取付（37組）

裏込・裏埋工

埋戻し（再生骨材330m³）

・報告概要

工事概要、施工フロー、図表、写真により、現場条件の変更により工法、機材、クレーン等が変更となった工事内容を分かりやすく説明されました。

特に撤去工の中で杭長不明な想定外の鋼管杭が発見され、引き抜き作業に道内に2台しかないバイプロハンマーを用いたこと、床版コンクリート撤去にあたり、地耐力不足を確認した上でタイ材の補強を行ったこと等、当初、想定していない課題が数多く発生したものの、工期内に竣工したことが報告されました。

また、創意工夫として①鋼矢板打設時におけるパイルナビの使用②ハット型鋼矢板の出来形延長の確保③教育機関との連携（苫小牧工業高等専門学校の研究調査の準備作業に協力、苫小牧工業高等学校のインターシップの受け入れ）、安全確保の取組として、①安全マン（吊荷警報装置）（NETIS登録：QS-190011-A）の使用②気象海象予報システム「羅針盤」（NETIS登録：GSK-1400011-VE）の活用③避難訓練の実施について説明されました。

●奥尻港外2港建設その他工事



株式会社 富士サルベージ
工事部

高山 明洋 氏

- 受注者 株式会社富士サルベージ
- 工期 令和2年5月20日～令和3年3月17日
- 発注者 函館開発建設部
- 工事内容
 - 奥尻港
 - 防波堤（北外）
 - 基礎工 L=22.3m
 - 本体工（場所打式） L=19.4m
 - 本体工（ブロック式） L=14.5m
 - 被覆・根固工 1式
 - 被覆撤去225個、根固撤去10個
 - 被覆ブロック製作93個、被覆ブロック据付318個
 - 根固ブロック製作8個、根固ブロック据付18個
 - 上部工 L=4.84m
 - 胸壁工 L=10.8m
 - 物揚場（-3.5m）（北）
 - 構造物撤去工 L=39.8m
 - 土工、撤去工、仮設工 1式
 - 奥尻島内海象計撤去（奥尻町湯浜） L=1,474m
 - 瀬棚港
 - 防波堤（東外）
 - 本体工（セルラブロック式） L=6.5m
 - 本体工（場所打式） L=6.5m
 - 上部工 L=6.5m
 - 仮設工 1式
 - 江差港
 - 物揚場（-3.5m）

防舷材工 1式

防舷材 V型 H250×1,300L 24基

梯子 H200×1,800L 1基

• 報告概要

工事概要、施工フローチャート、図表、写真により、奥尻港、瀬棚港、江差港の3港の点在工事（離島を含む）の施工順番を検討し施工した工事内容を分かりやすく説明されました。

施工順序については気象・海象、船舶稼働率を考慮し、奥尻島（海象計撤去 水深50m）からはじめたこと、奥尻島のブロック作業に用いるクローラクレーン輸送についてフェリーが1便/日のため、フェリー会社と調整し、2日（2便）で輸送することとしたこと、奥尻島内で作業員が確保できないことから函館から調達したこと等、点在箇所及び離島における施工の苦労が理解できました。

地域貢献として奥尻島において、①船揚場への係船環の設置②防波堤への昇降設備の設置③フェリーターミナルへの垂れ幕設置④地元交流⑤新型コロナ対策について説明されました。

●ウトロ漁港島防波堤・知床岬岸壁工事



株式会社 西村組
工事課

東 一哉 氏

- 受注者 株式会社西村組
- 工期 令和2年3月14日～令和3年1月22日
- 発注者 網走開発建設部
- 工事内容
 - ウトロ漁港（ウトロ地区）

島防波堤

基礎工 L=10m

水中不分離コンクリート575m³

本体工 L=15m

ケーソン据付 (15×20.4×18) 1 函

上部工 L=60.4m

上部コンクリート1,891m³

○ウトロ漁港 (知床岬地区)

-4.0m岸壁

構造物撤去工 1 式

コンクリート取壊し268m³

上部工 1 式

上部ブロック (2.5×1.6×1.5 14t) 製作
19個、設置52個

舗装工 1 式

舗装ブロック (5.0×4.4×0.2) 製作11個、
設置26個

• 報告概要

工事概要、施工フロー、図表、写真により工事内容を分かりやすく説明されました。ウトロ地区では網走港から回航したケーソンの据付を行いました。上部工の型枠据付やコンクリート打設作業を、防波堤上に配置した大型陸上クレーンを使用することにより、起重機船での施工と比較し、海象の影響が少なく稼働率が上がり工程どおり施工することができ、かつ安全に作業することができたと説明されました。知床岬地区では陸路が無く、基地港であるウトロ地区からも約40km離れていることから、作業員の確保、生活も非常に困難な場所での施工となったこと、施工に関しても、現地には物が無いので重機や資材の運搬がネックとなったが起重機船の使用や往復で効率よく運搬することで、鮭漁の前に完了することができたと説明されました。

特別講演

工事報告の後に、北海道開発局港湾空港部港湾建設課長 早川哲也様より「北海道の港湾・漁港工事に関する最近の分析」と題して特別講演をしていただきました。



特別講演 早川港湾建設課長

1. 週休2日試行工事の達成状況

令和6年度、4週8休導入に向けた試行工事について令和元年、2年度における達成率の報告があり、令和2年度について、Ⅰ型(4週4休+工期内に残り4休)は96%、Ⅱ型(4週8休)は57%、週休2日は50%とのことでした。

試行中止の要因は①現場条件の変化による不測の日数を要した、②工期設定が厳しい、③設計変更等による工事量変化、④気象・海象条件の悪化等とのことでした。

中止要因のほとんどが工期に関係することから改善に向け、生産性向上の取組みが必要であり、①ICT施工の推進、②CIM活用、③プレキャスト化の推進が必要とのことでした。

なお、本体工(水中コンクリートによる現場打ちとプレキャストブロック)における諸経費を含めた経済比較が示され、敷鉄板、汚濁防止フェンス等を含めるとほぼ、同額の試設計結果になること、経済性のみならず、安全性・施工期間も含めた評価(Value for Money)の考え方についての説明もありました。

2. 供用係数の分析

47件の工事について、実態の供用係数と積算に用いられている供用係数との比(実態/積算=供用係数増加率)を求めたところ、1以上となった工事が14件(30%)確

認でき、多くが日本海側の工事であったこと、10月以降の海上工事を行った工事の増加率が高いこと等の説明がありました。

3. 気候変動による北海道沿岸の海面上昇

- ①海面水位上昇を検討するには潮位観測結果を用いるが、潮位計設置地盤が変動する場合もあり、注意する必要がある。
- ②北海道沿岸15地点の海面水位平均上昇率は4.6mm/year、2100年の北海道沿岸海面上昇量は2℃上昇で39cm、4℃上昇で81cmと予想される。

4. 気候変動による北海道沿岸の波浪変化

- ①道内6港における波浪観測値をもとに解析した結果、年最大有義波高については苫小牧港、十勝港、釧路港及び留萌港において、増加傾向。また、年平均有義波高については石狩湾新港及び紋別港において増加傾向。
- ②年平均波向については苫小牧港、留萌港及び紋別港において、波向が反時計回りに変化、十勝港、釧路港及び石狩湾新港においては時計回りに変化。
- ③21世紀末の50年確率波については将来、2℃上昇であれば5%以内の上昇率であるが、4℃上昇の場合は10%前後、上昇することが考えられる。

5. 作業船に対する高波対策

- ①過去の台風における作業船漂流、FDによる橋梁衝突等の事例をあげ、対策として気象庁HPを活用した将来予測の把握の重要性を説明されました。

講 評

技術委員会 梅沢信敏
副委員長より各工事報告
について講評が行われま
した。



講評 梅沢技術副委員長

1件目の苫小牧港西港区-3m物揚場建設その他工事については、「多くの難題を一つずつ、丁寧かつ慎重に検討され、仮設方法を含めた施工方法の工夫と安全施工への配慮がしっかりと取られ、まさに局長表彰にふさわしい成果が随所に見られた一連の工事だったと思います。特に私が感心したのは、既存ドックの床版コンクリート取り壊しの際に、当初の設計図にはない複数の鋼管杭が突如出現した時の対応について、鋼矢板背後の掘削による影響や杭の長さが不明なことを考慮し、より大型のクローラークレーンを配置したり、電動バイプロで抜けなかった場合も想定して油圧バイプロを使用するなどの施工方法を組み立てるところまでは、一般に検討されることかと思いますが、その際に鋼管杭の引き抜き抵抗が大きくなることも想定し、クローラークレーン足場の地耐力を確認の上、敷鉄板2枚の補強を行った点です。このような当初設計にない不測の事態が発生した際に、それを打開するために、どのように施工するか、工期の遅延をどう挽回するか、に検討の重点が置かれがちですが、新たな施工機械や施工方法を取る際の地耐力や仮設構造物の許容応力の検討など、安全面での抜けがないかという検証も併せて大変重要なことであり、本工事での一連の対応は事故の未然防止の観点からも大変模範的な対応ぶりだったと思います。

他にも鋼矢板打設時に精度の高い施工管理を行う目的でパイルナビを使用したり、ハット型鋼矢板の変形防止のための巾止めプレートを活用するなどの創意工夫も大変参考になりました。」と述べられました。

2件目の奥尻港外2港建設その他工事については「本工事の特徴は何と言っても、離島の奥尻港、神威脇漁港の2箇所、本土側の瀬棚港、江差港の2箇所の計4箇所の大きく距離の離れた点在する現場があり、更にコロナ禍でフェリーの減便もあった旨伺っております。また、それぞれの現場で工事内容が異なり、加えて漁業者への配慮などから施工期間の制約を受ける中、全体の工程管理や作業船・現場作業員等の配置、調整等を進めながら、所期の目的を達成しなくてはならないという大変難しい工事だったと思います。特に工程管理の面では、当初工程計画案に対し、発注者や漁業関係者等と協議の上、現場の制約条件と日本海特有の海象条件を十分に吟味し、実施までこぎ着けたことは、大変素晴らしかったと思います。今年度のゼロ国から本格的に導入予定の施工工程開示型の入札方式は、特にこうした種々の制約条件が想定される工事には、事前の検討時間がより多く確保できるため、大変有効になるものと思います。」と述べられました。

また、「神威脇漁港におけるマイナス50mという大水深での海象計撤去作業に係る安全に十分配慮し、規約を遵守した潜水作業計画の策定と確実な実施、及び、瀬棚港におけるセルラブロック設置時の中詰コンクリート打設に係る品質管理に重きを置いた施工計画の策定と実施、更には、奥尻港における水中コンクリートの品質、施工精度向上のための水中ジャッキを使用した型枠設置と高さ管理など、随所に各現場の課題解決に向けた真摯な取り組みが見られ、他の現場でも大変参考となるものであり、高く評価できるものと思います。」と述べられました。

3件目のウトロ漁港島防波堤・知床岬岸壁工事については、「特に、第一線防波堤である島防波堤の上部工施工において、コンクリート打設に係る起重機船や台船などの作業船の配置など、うねり等による海象条件の影響が大きく係る工程管理へのリスク軽減と安全性向上のた

めに、大型陸上クレーンを既設ケーソン上に運び込んで、型枠設置作業を行うことより、作業可能日数の向上を図ったことは、大変感心いたしました。加えて、水中水準測量の導入も工程短縮に有効であり、水深の深い他の現場でも活用が期待できるものと思いました。」と述べられました。

また、「陸路のない知床岬地区の岸壁工事では、上部工や舗装工にプレキャスト部材を多く用いて、現地での作業時間の短縮を図ろうとする当初計画は妥当なものです。通常積算では、各ブロックの重量に合わせて、80トン吊クレーン付き台船と700トン積みの台船を組み合わせ、海上運搬、据付作業を行うこととなっていました。これに対して、積載量が3倍ある350トン吊起重機船を用いることで、48日かかる標準工程を半分の24日に軽減させて、作業工程を大幅に短縮させた点は特筆されます。おそらく、この起重機船の投入、変更に関わる部分につきましては、ウトロ漁港本港の工事に投入されている起重機船の空き時間を活用しているということで、大きな費用増にはならなかった旨のご説明がありましたが、4週8休の達成が強く求められる中で、更には陸路がなく、また、海象条件の厳しい外海を何度も往復するなどのリスクを考慮した場合には、こうした工期短縮への取り組みに対しては、積算面でも実態に即した適正な設計変更の対象事案として認められるべきではと思う次第です。」と述べられました。

最後に、今日の3件の工事報告者、ご来場者及びWeb聴講により参加いただいた方へのお礼を述べられ、工事報告会が終了しました。

将来の北海道を支える 港湾・漁港・空港建設業の 体制を考える研究会（第2回）

令和4年3月1日（火）ニューオータニイン札幌において、港関係7団体、北海道開発局港湾空港部及び農業水産部により構成されたメンバーによる「将来の北海道を支える港湾・漁港・空港建設業の体制を考える研究会（第2回）」が開催されました。

本研究会は北海道の港湾・漁港・空港建設事業に携わる各団体と北海道開発局が官民の垣根を越えて、働き方改革、担い手の確保・育成、生産性の向上のほか、各整備事業の体制強化に資する対策について意見交換を行うことを目的として今年度設立され、昨年12月3日第1回研究会が開催されました。

以下に第2回研究会の概要を報告します。

なお、令和4年度以降も定期的な開催が予定されています。

第2回研究会の概要

第2回研究会では北海道開発局から①令和3年度研究成果報告、②令和4年度の研究事項（案）提案の後、意見交換が行われました。

主な概要は以下のとおり。

1. 令和3年度 研究成果

1) 4週8休（週休2日試行工事の達成状況）

①達成率：令和2年度85%、令和3年度（2月末時点）95%。

②未達成の要因：工期設定の厳しさ、不測の事態発生、受発注者の意識。

③令和4年度の方針：

- ・ 4週8休Ⅰ型（4週4休＋工期内に残りの4休）の廃止
- ・ 工期指定型、荒天リスク精算型の採用等

2) ICT活用工事



第2回研究会の様子

①「一般土木」のうち、Aランク工事は発注者指定型、A+Bランク工事は施工者希望型、Bランク工事は施工者希望型（簡易）を基本。

②「しゅんせつ」はすべて発注者指定型を採用。

3) 設計変更事例集

①工事円滑化会議、設計変更確認会議における受発注者の円滑な協議に活用するため設計変更

事例集（案）を作成。

②令和4年度以降の工事で充実を図る。

4) 設計時における施工上の問題解決窓口の設置

①設計、施工検討時における検討不足による工事の手戻り防止を目的としてコンサルタントの相談窓口を北海道港湾空港建設協会に設置。

②マルチビーム、CIMデータの作成、更新に関する相談窓口を北海道ポートエンジニアリング協会に設置。

2. 令和4年度 研究事項（案）

1) 中長期事業の実施に向けての課題の検討

①中長期事業の見通しについて、作業船等の投資や建設業界の体制検討の観点で必要な追加情報を整理。

2) 諸経費率、設計単価と実勢価格との乖離、労務費等の実態把握

①河川・道路構造物工事に比べ港湾（しゅんせつ、構造物）工事における共通仮設費率、現場管理費率が低いことから本省において率設定を検討。

②本省実施の諸経費率等に関するアンケートについて本研究会で別途整理し、積雪寒冷地等、北海道特有の乖離状況を確認する。

③上記結果に基づき、「港湾・漁港請負工事積算運用資料」の改善を図る。

3) 工事関係書類の削減

①令和3年度工事における関係書類の作成状況について聞き取りを行い、作業量低減方策を検討。

②関係書類作成に対する本社バックアップ（建設ディレクター）の事例共有、外部委託の需要把握。

4) 外国人労働者への対応

①外国人労働者増加の対応として北海道港湾空港建設協会実施アンケートに基づき、現状及び今後の課題を共有。



藤田会長による進行

令和3年度 独占禁止法及び企業対象暴力 等に関する講習会 開催

令和4年3月2日（水）ニューオータニイン札幌において、（一社）日本埋立浚渫協会及び日本港湾空港建設協会連合会主催による独占禁止法、企業対象暴力及び港湾行政に関する講習会が開催されました。

当初、会場参加も予定しておりましたが新型コロナウイルス感染対策としてWEB開催により実施しました。

はじめに日本港湾空港建設協会連合会津田修一専務理事から主催者代表挨拶をいただき、その後、（公益財団法人）公正取引協会 島田成久事務局長から「独占禁止法と入札談合問題等」との演題で独占禁止法の概要、具体的な入札談合事案の解説をいただきました。

企業対象暴力については「企業対象暴力への対応」との演題で北海道警察本部刑事部組織犯罪対策局捜査第四課 園部正博指導官から暴力団に関し、①道内の実態（暴力団数、構成員数等）、②行動パターン、③対応方法（組織で毅然とした対応が必要）、④平素の準備等、ポンチ絵を用いながら具体的に説明し



主催者代表挨拶 津田専務理事
（東京会場）



公正取引協会 島田事務局長
（東京会場）



北海道警察 園部指導官
（札幌会場）



札幌会場の様子

ていただきました。

港湾行政に関しては「港湾行政の近況について」との演題で国土交通省港湾局総務課 菊池一夫調整官から①国際コンテナ戦略港湾の機能強化、②国際バルク戦略港湾政策の推進、③港湾におけるDX（デジタル・トランスフォーメーション）の推進、④港湾におけるカーボンニュートラル実現に向けた取組（カーボンニュートラルポート（CNP）の形成、洋上風力発電の導入促進）等の説明がありました。



国土交通省港湾局 菊池調整官
（東京会場）

我が社の安全衛生管理

北興工業(株) 土木部技術管理部長 高橋 幸雄



1. はじめに



当社は1940年（昭和15年）の創業以来、北海道発展のための社会資本整備の一翼を担い、地域の貢献と発展に尽力してまいりました。確かな信頼と技術力を築くべく全社一丸となって歩んでおります。

昨今、普遍的な課題や高度化する施工への対応力とそれに呼応する技術力、これらを含めた人材育成、働き方の在り方など、要求される事は多岐にわたりますが、いつの時代も変わらないものは何かを問い、変えるべきものは変え今の環境に適応した、不偏の企業でなくてはならないと考えております。

当社の企業テーマ、“自然と人との調和”はいつの時代も変わらない、変えてはならない不変のテーマです。不偏の企業であり続けることと、不変の企業テーマを軸にスタンスを取ることで、100年以上続く企業という大きな目標に向かって技術の承継と革新を融合させた企業を作り上げ、より良い企業、愛される企業を目指し、歩んでいきます。

安全衛生活動に対しても『常に現状に満足することなく改善に努め「これで良いのか」「もっと良い方法はないか」を考え、自己研鑽せよ』とする経営理念の下に取り組んでおります。



2. 安全衛生管理方針



安全スローガン

- ・ 担当する工事から災害を出さない創意と工夫
- ・ 決められたことを一人ひとりが守る決意と実行
- ・ 相互注意をする勇気と友情で安全作業の実施

を掲げ、『災害ゼロ』を安全衛生目標として活動の充実に努める。



安全衛生目標ポスター



安全大会



3. 安全衛生管理の実践にあたって



－ 事故・災害は異常な状態の放置から －

異常な状態の放置とは、不安全な状態を放置し、危険な状態を誘発している状態です。不安全な状態にはもれなく『5S：整理・整頓・清掃・清潔・習慣』の乱れが散見されます。危険な状態を誘発する前に、必ず不安全な状態を作らないことから始めます。

よって、『5S：整理・整頓・清掃・清潔・習慣の徹底』を安全管理重点項目として取り組んでいます。

整理：要るもの、要らないものに区分して要らないものを処分する。

整頓：必要なものがすぐ取り出せるように置き方を決め表示する。

清掃：きれいに清掃し細部まで点検する。

清潔：整理・整頓・清潔を徹底し状態を維持する。

習慣：ルール・規則を守り習慣化する。



4. 安全衛生管理活動



(1) 安全衛生管理項目の説明

毎年、4月1日に全役職員参集の下に、全社集会を開催し社長より安全衛生の取り組むべき方向性を訓示。

安全衛生担当者から安全衛生管理項目を説明します。

(2) 安全衛生委員会

毎月、社長を議長としての安全衛生委員会を開催し、安全衛生委員による各工事パトロール結果を検証します。検証結果によっては、社長自らがパトロールを実施し指導します。

(3) 安全祈願祭

当社役職員と協力会員と共に工事の安全を祈願します。



安全祈願祭

(4) 協力会との合同安全パトロール

当社役職員と協力会が一体となって、現場をパトロールし今後の安全に繋がっています。



現場安全パトロール



5. むすびに



弊社は5S活動を継続する事により、常に安全な作業環境を作り続け、社員のみならず、作業に従事する全ての方とその家族の皆様に「安全が第一」であり「安全を第一」に考えて「安全から安心」に作業に従事できる職場を作り続けます。

行動を変えよう！職場を変えよう！やる気があれば絶対できる！「危険ゼロ」の快適職場を作って、〈災害ゼロ〉を目指します。

私の趣味



オオルリ
(近くの公園で撮影)

趣味は何ですか、と聞かれると、読書とスポーツ観戦と応えることが多いです。どちらも好きで多くの時間を費やしていますが、「私の趣味」というタイトルで、書くような事柄は持ち合わせていません。広く浅くがモットー

の人間として、このようなお題で文章を書くのは困ってしまいました。そこで、この頃興味を持って行っている野鳥観察について書いてみますので、お付き合いをお願いします。

野鳥観察といっても、野鳥の会の方々のような活動をしているわけでもなく、また、野鳥の写真を大型望遠レンズで撮影しているわけでもない。ただ、近くの公園への散歩のついでに、野鳥を探し、野鳥が見つければじっと見ているというだけのことです。このため、公園に散歩に行っても、野鳥にお目にかかれないう場合も多く、それでも気にしない程度の趣味です。なお、これからの文章では、野鳥にカラスとスズメを含めていないのでご了承ください。

さて、野鳥観察に興味を持った経緯について書いていきます。

年齢を重ね還暦を迎える頃、体調維持のため近くの公園まで散歩するように心がけていました。しかし、妻から、おじさんが犬を連れてくるわけでもなく、走るわけでもなく、ただぶらぶらと公園の中を歩いているのは、不審がられるのではないかと指摘を受け、双眼鏡をぶら下げて、あたかも野鳥観察

をしている風を装うこととしました。近くの公園は、大きな望遠レンズで野鳥を撮影する人が多かったので、その方が目立たないと思ったからです。

そんなこんなで、散歩をしながら、時々双眼鏡で野鳥を探し、見つかったとしても野鳥の名前が分からない、と言った、形だけの野鳥観察をしばらくつづけておりました。

その後、シマエナガのブームがやってきました。北海道のカワイイ鳥と言うことで、マスコミにも取り上げられるようになり、妻が興味を持ちました。いつもの公園でシマエナガを見ることが出来るという情報があり、それから、二人でシマエナガ目的の野鳥観察を兼ねた散歩をすることになりました。シマエナガを自力で見つけることはなかなかできませんでしたが、冬のある日、野鳥撮影の人が集まっていたところで、その方々に教えてもらい、はじめてシマエナガを見ることが出来ました。その感動が忘れられず、その後もシマエナガ目当てで公園に行き、シマエナガ以外の野鳥も観察するようになりました。

そこで、野鳥図鑑を購入し、もう少し本格的に野鳥観察を始めることとなりました。

ただ、野鳥観察といっても、多くの時間は野鳥を探すことに費やされます。野鳥を探す方法としては、さえずりなどの鳴き声を手がかりに探しますが、なかなか見つかりません。根気が必要です。正攻法で難しいときは、誰かが双眼鏡やカメラで見ている方向に何かいると信じて、その方向に集中します。それでもダメなときは、撮影している人に聞きます。結構親切に教えてもらえます。

このようにしながら、なんとか、野鳥を見ること

が出来るようになったのですが、種類が分からない。見た野鳥が何という名前の鳥かが分からないという現実に直面しました。公園で野鳥を見て、図鑑と比較するのですが、よく分からない。視覚記憶の曖昧さ故、鳥の名前が分からないのです。

このため、視覚情報を記録するため、望遠機能のついたコンパクトカメラを購入しました。このカメラのおかげで、家に帰って、拡大して、図鑑と比較することが可能となり、多くの鳥の名前を確定することが出来ました。ただ、野鳥は動きが速いため、ピントが合う頃にはフレームから出てしまうこともままあります。それでも、現在のカメラの性能は素晴らしく、初心者かつ運動神経の鈍い私にも、オートフォーカスや連写などで助けてくれます。

野鳥観察の楽しみは、きれいな鳥やカワイイ鳥を見ることが出来ることです。キクイタダキという、あたりに黄色いトサカをつけたような小さな鳥がいるのですが、それが、目の前の梢に止まって、しばらく、観察できたときは、最高に幸せを感じました。また、多くの野鳥を観察できることも楽しみです。実際に観察確認できた野鳥は、シジュウカラ、ヤマガラ、ヒガラ、アカゲラ、コゲラ、クマゲラなどのよく出会える鳥から、オオルリ、キビタキ、ルリビタキ、ヒレンジャク、ミヤマカケス、メジロ、ホオジロなどの特定の季節しか見ることの出来ない鳥まで様々です。また、ウグイスのように、公園で鳴き声はよく聞くのですが、藪の中で実際に観察するのは難しい鳥も多くいます。別の楽しみは、野鳥の行動を長時間観察することです。巣立ったばかりのゴジュウカラが遊歩道の脇で大きな声で鳴いている姿を見て、母鳥のもとに飛び出すのをじっと見ていたこともありました。人目につくところで鳴いているので、気が気でなく、30分近くもそこでこの鳥の様子をうかがっていました。なんとか、親鳥の近くの梢に飛び立ったのを見て、すごく安心したのを覚えています。

野鳥を探るとき、静かな林の中で、じっと耳を澄

ませて、青空を見上げます。このとき、日頃の喧噪から離れることが出来たと実感できます。これもひとつの楽しみと思っています。

あまり力を入れずに行っている野鳥観察ですが、少し困ったこともあります。



キビタキ
(近くの公園で撮影)

それは、老化による視界不良と耳の聞こえづらさによるモノです。寄る年波には勝てず、飛蚊症を患っております。このため、視界の中に黒い点が動いています。日常生活では気にならないのですが、野鳥を探するときなど眼球を動かすと黒いモノが視界に入り、野鳥と勘違いをしてしまいます。また、耳の老化により、野鳥の高い音や小さなさえずりが聞こえづらくなっています。妻と歩いていて、妻には聞こえる鳴き声が私には聞こえないことも多々あり、少し落ち込んでしまいます。

加えて、野鳥観察を始めてから、鳥の声に敏感になってしまい、歩いていると、鳥の声が聞こえると立ち止まり、鳥を探してしまうようになりました。急に立ち止まり、街路樹を見上げる姿は、変な人に見られるのではと気にはなるのですが、どうしようもありません。と言うわけで、このような姿を見ても、温かく見守っていただければ幸いです。

野鳥観察を始めて、まだ、3年ほどですが、静かに鳥の声に耳を澄ませることは、これからもつづけていきたいと思っています。できれば、野鳥の写真撮影を上手になりたい、カワセミなどもっと多くの野鳥を見てみたいと、思いだけは募るのですが、それを実現するための根気と体力がありません。このため、テレビの自然番組でそれらの欲求を満足させることが多くなっています。また、昨年の夏以降、熊出没での公園閉鎖や今冬の大雪などで、野鳥観察に出向く頻度が少なくなっています。このような力の抜けた野鳥観察ですが、多くの野鳥に会えることを期待しながら、息の長い趣味に出来ればと思います。

石狩湾新港東地区 国際物流ターミナル整備事業 の着手について

小樽開発建設部 小樽港湾事務所

石狩湾新港は、北海道の日本海側・石狩湾沿岸のほぼ中央に位置し、札幌市に最も近い港湾であり、港湾地域には道内・外から700社を超える企業が立地しています。

その中で、石狩湾新港東ふ頭は自動車等から発生する鉄スクラップの輸出拠点として利用されており、近年、東南、南アジア等の新興国では経済成長により電炉生産量が増加し、鉄スクラップの需要が高まっています。また、バイオマス発電所が令和4年8月から稼働予定であり、発電燃料（木質ペレット、PKS）を取り扱う見込みがあることから、新たな貨物へ対応した岸壁も求められています。

このことから、輸出増加に伴い、大型船舶(30,000DWT)に対応した岸壁が必要となり令和3年度から「石狩湾新港東地区国際物流ターミナル整備事業」に着手しました。

事業の概要は、既存の水深10m岸壁に接して水深12m・延長240mの岸壁を新たに整備し、併せて泊地、航路泊地、背後の港湾施設用地、ふ頭用地を整備します。

新設岸壁である水深12m岸壁は二重矢板式構造で、前面と控えに鋼管矢板を打設します。令和3年12月8日

には千葉県君津港から現地に鋼管矢板を搬入し、令和4年1月7日に最初の鋼管矢板を打設しました。

本事業により、貨物需要の増大に伴う船舶の増加や大型化に対応し、鉄スクラップ輸出の国際競争力の向上を図るとともに、バイオマス燃料等の安定した取り扱いを可能とし地域産業の振興を図ります。



控え鋼管矢板の打設状況（1本目）



鋼管矢板の荷下ろし状況（東ふ頭）



石狩湾新港東ふ頭全景



鉄スクラップ船の積み荷状況

◎事務局だより◎

◎行事

1. 将来の北海道を支える港湾・漁港・空港建設業の体制を考える研究会

構成団体：港湾関係 7 団体及び北海道開発局港湾空港部、農業水産部

①第 1 回研究会

月日：令和 3 年 12 月 3 日

場所：ホテルポールスター札幌

内容：4 週 8 休確保に向けた今後の取組み、その他検討事項

②第 2 回研究会

月日：令和 4 年 3 月 1 日

場所：ニューオータニイン札幌

内容：令和 3 年度研究成果、令和 4 年度研究事項(案)

2. 安全管理講習会

主催：港湾関係 7 団体

月日：令和 4 年 2 月 17 日

場所：ホテル札幌ガーデンパレス

内容：北海道開発局、北海道労働局及び建設業労働災害防止協会による講演

3. 港湾空港工事報告会

主催：北海道港湾空港建設協会

月日：令和 4 年 2 月 17 日

場所：ホテル札幌ガーデンパレス

内容：昨年度竣工した工事のうち、特に難易度が高い、種々の工夫、遠隔地施工等の中から 3 件について概要を発表していただいた。また、北海道開発局港湾空港部早川港湾建設課長から特別講演いただいた。

4. 技術委員会関係

(1)官民協働の取組みに関する地域懇談会

①室蘭・苫小牧・浦河地区

月日：令和 4 年 1 月 31 日

場所：グランドホテルニュー王子

内容：4 週 8 休の取組み、工事事故の発生状況、人身事故防止の取組、外国人建設就労者の受入及び CIM 活用に関するアンケート結果について

②道北（留萌・稚内）地区

月日：令和 4 年 3 月 23 日

場所：稚内グランドホテル

内容：4 週 8 休の取組み、工事事故の発生状況、人身事故防止の取組、外国人建設就労者の受入及び CIM 活用に関するアンケート結果について

5. 第 37 回 理事会及び通常総会

月日：令和 4 年 4 月 21 日

場所：ホテル札幌ガーデンパレス

◎業界だより◎

◎会員代表者の交代

- 葵建設(株) 代表取締役社長 金丸 淳
- 飛鳥建設(株)札幌支店 支店長 山岸 保
- りんかい日産建設(株)札幌支店 支店長 岩本 順也

◎会員の退会

- (株)安藤ハザマ 札幌支店

◎広報委員会だより◎

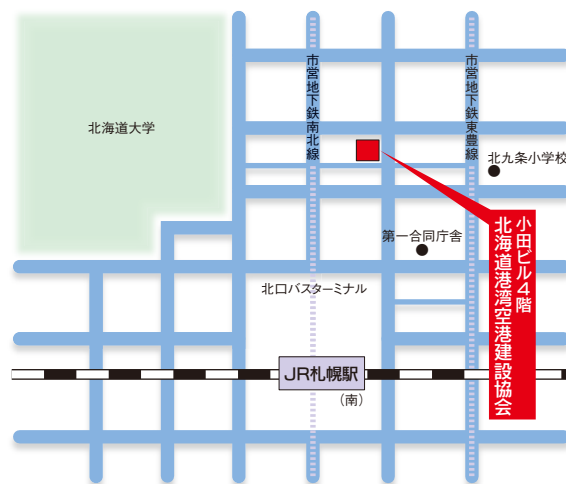
令和 4 年 5 月現在の広報委員は以下のとおりです。

委員長	小野 寺 勇	東亜建設工業(株)
副委員長	古田 圭也	東洋建設(株)
(部会長)	宮部 秀一	(株)菅原組
(副部会長)	大前 豊	五洋建設(株)
	石川 洋一	あおみ建設(株)
	今林 弘	菱中建設(株)
	上野 強	釧石工業(株)
	小玉 茂義	東亜建設工業(株)
	相馬 洋	近藤工業(株)
	高木 哲夫	萩原建設工業(株)
	千葉 不二夫	勇 建設(株)
	森 信幸	(株)不動テトラ

※広報委員会からのお願い

1. 新造船（機械・装置含む）の紹介
2. 注目される工事の着工、完成
3. 工事現場の紹介
4. 各地域の技術研究会・イメージアップ事業等の紹介をお待ちしております。

北海道港湾空港建設協会 案内図



会報「北のみなと」No.105

発行年月 令和4年5月

発行 北海道港湾空港建設協会 会長 藤田 幸洋
札幌市北区北9条西3丁目10-1 (小田ビル4階)
TEL (011) 707-4731 FAX (011) 707-4733
<http://www.hokkaido-kkk.jp>
Email: hkkk@h4.dion.ne.jp

編集 北海道港湾空港建設協会 広報委員会
編集責任者 宮部 秀一

印刷 (株)須田製版