



〒107-0052 東京都港区赤坂9-1-7-294 (有)基礎ジャーナル社

春日基礎(株) 師走

夜間通行指定 問題に触れず

荷主協力指針

「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン」が厚生労働省と国土交通省によってまとめられ、十一月六日に発表された。だが車両制限令による夜間通行指定の問題には触れていない。基礎機械等の輸送の現実を改善するツールとはなり得ていない。両省は平成二十七年までにトラック輸送における取引環境・労働時間改善の取引環境・労働時間改善協議会を設置。その翌年度からは運送会社と荷主が連携して、荷待ち時間の削減や荷役作業の効率化など長時間労働の抑制を図るためのパイロット事業を実施し、その成果をガイドラインとしてまとめた。パイロット事業で対象とした荷種54種に建機は含まれていないが、業界では取引環境改善による建機の適正輸送が進むのではないかと期待が若干あった。分解、運送組立に必要な費用をセネコン等から収受することにつながる可能性が感じられたからだ。だがガイドラインは車両制限令による夜間通行の現状には触れていない。建機輸送トレーラの通行が許される時間帯が夜九時から朝六時とされる問題では運送会社、基礎

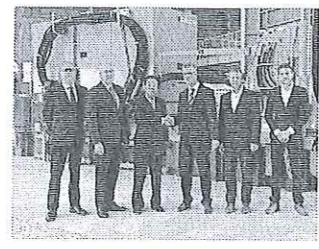
日本杭抜き協会を設立

諸問題 解決へ 技術基準策定や資格制度創設

既存杭を確実に引抜き、抜き跡を確実に充填する技術により、杭引抜き業界の技術レベルを向上すると共に、地盤環境問題を解決しようとする一般社団法人日本杭抜き協会(稲積真哉代表理事)が、工業大学工学部土木工学科准教授が設立された。全国で会員を結集し、技術指針作成など技術面での取り組みと併せ、講習による技術者養成、資格制度の整備など、幅広い活動を展開する。 (第3面に関する記事) 産学官連携による新協会は二十五社からなり、既存杭引抜き協会と地中埋設物撤去技術協会を母体として設立された。来年四月の設立総会と活動本格化に向けて準備を進め

蘭デ・コーニングと協働契約 インプラント工法採用拡大へ

技術製作所グループの Giken Europe B.V. (本社オランダ)は「海外売上比率を全体の七割に」との長期目標に向けて、たグローバル展開を加速するため十月三十一日、オランダGebr. De Ko



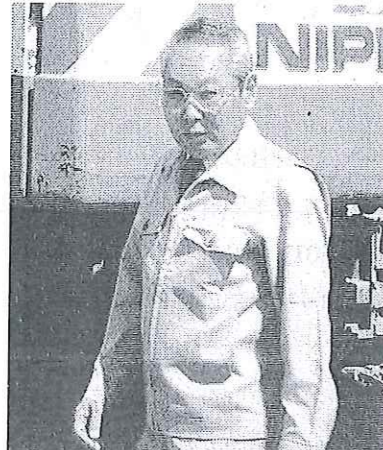
デ・コーニング社取締役と北村精男社長(十月三十一日、高知本社)

ning B.V. (デ・コーニング社)とインプラント工法採用拡大へ協働契約を締結した。 デ・コーニング社は、土木・基礎工事の専門会社。エンジニアリング部門を持ち、堤防・護岸の補強、港湾の改修工事等の案件に設計段階からとりこんでいる。今年二月には最新鋭のサイレントパイプRF3001700を導入。さまざまな工事案件で運用しつつ圧入原理の優位性に強い感心を示していた。

今回の協働契約により Giken Europe B.V. とデ・コーニング社は、発注者に対して案件形成の積極的な提案活動を行う。また施工の際は技術グループが圧入機と周辺機器の販売・レンタル・オペレーターへの派遣等を行う工事の進捗をサポートする。これに平行し、Giken Europe B.V. はオランダ本社の工場を拡張・再整備する計画を進めており、オランダを拠点として

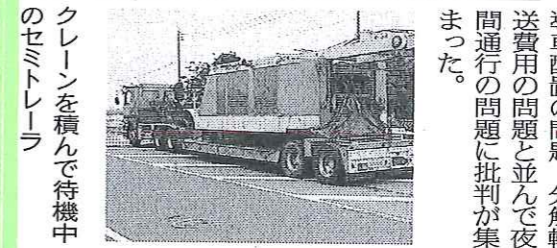
オランダでは今後数十年間に直面する水の課題に対し、持続可能な洪水リスク管理、淡水確保のため「デルタプログラム」による2019年32年に年平均約13億ユーロのインフラ投資が予定されている。 このプログラムに基づき、都市部での老朽化した運河護岸の改修や沿岸部での堤防補強、港湾の岸壁改修などの長期的な改修工事が計画されている。デ・コーニング社はこれらのプロジェクトへの参画に向け、エンジニアリング企業や元請等とコンソーシアム(企業共同体)を結成し解決策の提案を進めている。 これらのプロジェクトでは環境負荷の低減、工期短縮、コスト削減が最も重要視され、最適な工法としてインプラント工法をパッケージとして提案していく方針。

今年亡くなった人 小泉眞五氏が今年八月二十七日に亡くなった。八十六歳。基礎工業(株)の一角を占めていた基礎工業は当時、技術面での取り組みに熱心で、山本公夫専務が日本基礎建設協会が設立される前から活動していた泥水工法掘削研究会で幾多の研究成果が発表された。 場所打ち杭会社の大手の一角を占めていた基礎工業は当時、技術面での取り組みに熱心で、山本公夫専務が日本基礎建設協会が設立される前から活動していた泥水工法掘削研究会で幾多の研究成果が発表された。 ACE工法開発の小泉眞五氏 場所打ち杭にアース掘削の一大潮流



施工実験の際に小泉眞五氏

に埋めるべきかという指針もなく施工されており抜いた後の土地に地盤沈下や陥没、建物傾斜などの事例が発生している。工法としても吊上げワイヤが破断したり杭が折れやすい問題などが指摘されてきた。これらの課題に技術面でとりくむ余地は多い。 近年、高度経済成長期に建てた建物を取り壊し



工事会社等が長年悩まされてきた。平成二十六年より二倍以上の重量超過の違反は即時告発する」との方針が打ち出されたときから問題視する声がいっそう高まり、誘導車配置の問題、分解輸送費用の問題と並んで夜間通行の問題に批判が集まった。 国交省に対し「夜間走行しなればいけない」というD条件について言及致します。実際上夜間に到着した場合でも受け入れずるといふ目的の地ばかりではありません。また夜間運搬した場合、運転手の賃金が労働基準法上割増されますが、これもそのままだと転嫁できる訳ではありません。荷主側で昼間でないという受け入れない、夜間運んだ場合でも基本運賃の値上げには応じられないとなつた場合、これも立場の強い側からの圧力となり夜間ではなく昼間運ばざるを得ない、条件違反せざるを得ない状況に運送事業者が追い込まれる一