

# マリーン・ プロフェッショナル

Japan Marine Construction  
Engineering Association



# CONTENTS

VOL. 127

海技協会報

ページ  
**01 巻頭言**

**「健康経営に思うこと」**

一般社団法人日本海上起重技術協会 理事 四国支部長  
大旺新洋株式会社 代表取締役社長 尾崎 憲祐

**04 特集**

**新潟西海岸**

**～よみがえれ砂浜～ 侵食対策事業のあらまし**

国土交通省 北陸地方整備局 新潟港湾・空港整備事務所

**09 協会活動**

- ・平成30年度講習試験等のお知らせ
- ・「安全対策委員会」神戸港において安全パトロールを実施
- ・建設産業人材確保・育成推進協議会 全国担当者会議に出席しました  
一般社団法人日本海上起重技術協会 事務局長 野澤 良一

**16 会員寄稿「会員の広場」北陸支部**

**「糸魚川」の読み方、わかりますか**

株式会社 谷村建設 取締役副会長 田代 學

**18 会員作業船紹介⑤ 東北支部**

**全旋回式起重機船(300t吊)「第三十五北日本号」**

北日本海事興業株式会社

**22 海の匠「登録海上起重基幹技能者の紹介」シリーズ⑦④ 近畿支部**

寄神建設株式会社 島袋 春夫

**23 篠原 元副会長を偲んで**

特別会員(元 専務理事) 谷口 武志

**24 マリーンニュース「事務局だより」**

**29 インフォメーション「お知らせコーナー・販売図書案内」**

## 『健康経営に思うこと』

一般社団法人日本海上起重技術協会 理事 四国支部長  
大旺新洋株式会社 代表取締役社長

尾崎 憲祐



平成30年2月20日に、有楽町朝日ホールにおいて経済産業省主催の「健康経営優良法人2018発表会」が開催され、「健康経営優良法人2018」が発表されました。2回目となる今回は、大規模法人部門に541法人、中小規模法人部門に776法人が、日本健康会議より認定されました。大規模法人部門のいわゆる「ホワイト500」は、全国の一部上場会社を始め、日本の名だたる大企業が申請を行うため、当社は、資本金や従業員数では、大規模法人の対象となるものの、地方の一建設会社にとっては、相当にハードルが高いのでは、と思っておりましたが、大規模法人部門の1社として認定を受けることが出来ました。

現在、日本では少子高齢化による担い手不足を解消するため、働き方改革が進められています。働き方改革の中で、長時間の時間外労働に関する対策として、インターバル勤務の導入、長時間時間外労働者への医師面談指導の勧奨など、働く人の健康を守るために、様々な施策が講じられてきています。特に、海上工

事における労働環境改善は、当協会の会員にとって、担い手確保の問題に直結するだけに重要課題となっています。このような状況下、当社が現在、経営課題として取り組んでいることが、「健康経営」です。「健康経営」については、様々な定義がありますが、当社では、「社員の健康を守る環境を整え、健康で永く働いていただくことが、会社の業績の維持向上に繋がり、ひいては新しい社員の方に入社していただくことにも繋がる。要は、社員の健康は会社の健康。」と考えています。

当社が、健康経営を経営課題とした理由はいくつかあります。

当社の主力事業は、港湾事業であり、作業船を使った浚渫工事や揚土工事などの海上作業を行っております。作業船での仕事に従事する社員は、工事期間中、ほぼ船内での生活となり、偏った食生活や運動不足、常に同じチームで仕事・生活を共にする精神的ストレスもあり、陸上勤務者とは違った厳しさがあります。

また、当社が本社を置く高知県は「酒の国」と呼ば

れ、毎年3月には「土佐のおきゃく」が開催されています（「おきゃく」とは、土佐弁で宴会のことです）。「土佐のおきゃく」では、高知のお酒文化である「べく杯」「箸けん」「菊の花」などが体験でき、ひたすらお酒を飲むことができ、酒文化の風土が形成されています。当社の保険者である全国土木建築国民健康保険組合から還元されたデータによると、毎日飲むと答えた社員（40代以上）の割合は、53.1%（>組合平均値41.8%）となっており、肝機能有所見率24.7%（>組合平均値16.0%）という残念な結果に繋がっていました。

そして、一番のきっかけは、2年程前に船舶社員が心臓疾患を発症し、その後、亡くなるという痛ましい出来事が起きたことです。それまでは、当社でも健康診断の受診に関する意識が、会社も社員も十分ではありませんでした。そのため、毎年の受診が出来ていない、受診により所見があっても、対応が出来ていない、という状態でした。

当社では、それまでの反省も踏まえ、28年7月開催の社員大会で「ワークバランスのとれた社員の命と健康を守る会社」を目指すことを経営課題として発表しました。具体的には、以下に取り組みました。

- ① 年1回の健康診断受診の100%実施（深夜業務従事者である船舶社員、舗装技能社員には年2回実施）
- ② 健康診断による産業医からの意見聴取
- ③ 産業医の意見聴取に基づく、有所見者に対する再受診の勧奨
- ④ 健康診断（含む人間ドック）・有所見者再受診の就労時間認定
- ⑤ 人間ドックの推奨（会社からの補助実施）
- ⑥ ストレスチェックの実施

まず、健康診断受診率100%を実現するために、全社員の健康診断受診資料に基づき、1年後の応当日の3ヶ月前に受診勧奨案内をすることで、健康診断受診日を決めてもらっています。また、毎月の安全衛生委員会において、健康診断受診状況資料を基に、各事業部責任者に受診状況を説明し、職場での受診勧奨を促しています。その結果、28年度、29年度は健康診断受診率100%を達成することが出来ました。次に、健康診断の結果について、産業医からいただいた意見に基づ



ホワイト500認定証

き、有所見者に対して、担当者より再受診の勧奨をしています。その折にできるだけ、該当者に面談して説明、勧奨することで、本人の健康に対する意識を高め、再受診に繋げています。また、ストレスチェックによる高ストレス判定者や月80時間以上の時間外労働の対象者に対しても、医師の面談指導を勧奨しています。29年9月には、健康経営推進室を設置し、30年4月からは、常勤の保健師を雇用することで、人員面も拡充する運びとなっています。

労働環境の改善には、コストもかかりますが、今後も出来ることから改善を積み重ねることで、健康経営優良法人認定「ホワイト500」の維持に努めてまいりたいと考えています。併せて、健康経営の大切さを伝えることで、労働環境改善を図り、当協会の会員にとっての担い手確保の問題の解決の一助となるように、努めてまいりたいと考えています。



ホワイト500認定式



し、昭和26年から離岸堤による侵食対策工事を実施したが、抜本的な解決とは至らなかった。そこで、昭和61年以降、離岸堤〈潜堤〉、突堤および護岸〈養浜〉を組み合わせた、面的防護工法により侵食対策工事を実施している。平成29年までに、離岸堤〈潜堤〉、第1～4突堤が完成しており、護岸〈養浜〉は、第1区画および第4区画にて安定化の傾向が確認されている。これらの侵食対策の結果、新潟西海岸には豊かな砂浜が復元しつつある。

## 2. 大きく後退した西海岸

西海岸は、日本有数の河川である信濃川の河口部に位置しており、明治初期までは、信濃川からの融雪出水ならびに夏期洪水により生じた大量の流出土砂が海域に放出されることにより、最大浜幅350mもの砂浜が形成されていた。

しかし、大河川の宿命であった度重なる氾濫を制御するため、分水を含む河川改修により、信濃川河口部からの土砂流出量が減少し、また、昭和30年代の水溶性天然ガスの採取に伴う地盤沈下の影響および船舶の航行安全を目的とした河口突堤の整備等により、大規模な海岸汀線の後退が始まった。いわば地域経済の発展とともに砂浜が消失した海岸と言える。

### (1) 汀線後退の速度と浸食の及ぼす影響

当海岸の侵食速度は、大正年間には年平均5m、昭和初期には年平均2.5mと進行し、現存する昭和24年の写真には、砂丘地帯にあった新潟測候所が海中に没している状況が確認できる。その後も、さらに侵食は進み、昭和63年には、かつて、三列の砂丘を越えて砂浜に達したと言われる豊かな自然を有した海岸の面影は全くなく、高さ数mの直

立護岸で防護され荒涼たる風景に変わっていた。西海岸の背後には、古くから新潟の商業の中心である古町、市役所、国の出先機関が存在し新潟県および北陸地方の行政・経済の中核ゾーンを形成している。また、その周辺には高密度に住宅群が集積し、海岸線の直背後までせまっておき、ひとたび高波浪などにより災害が起きれば住民の生命・資産に甚大な被害が及ぶことになり、侵食の脅威に対する住民の不安は計り知れないものがあった。



新潟測候所と昭和60年頃の汀線との比較  
(大正7年撮影)



昭和61年までに最大350mもの汀線が後退  
(昭和24年撮影)

### (2) 抜本的な侵食対策事業のはじまり

このような西海岸の状況を踏まえ、補助事業として昭和8年頃から対策工事が始まった。しかし、

当時は海岸工学の技術的知見があまりなかったため、局所的かつ簡易な手法(護岸や消波ブロックの設置)で防護対策工事が行われたが、多くの被災、構造物の沈下、飛散などを経験し、その度に復旧と改良を加えるものであった。

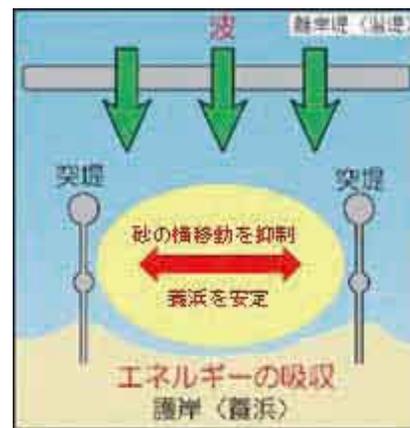
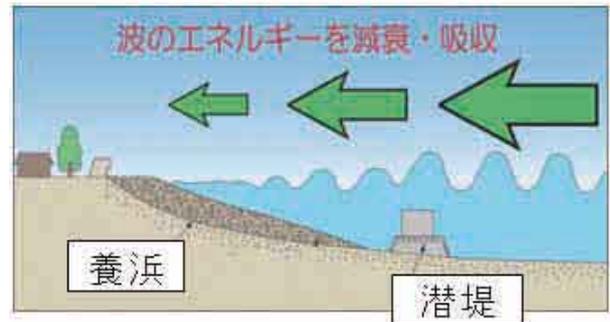
このため、昭和21年には、運輸省が新潟港における航路の埋没ならびに海岸の侵食に関する技術的検討を行うことを目的に、新潟港技術調査委員会を発足することになる。

同委員会の検討により離岸堤・突堤・護岸を主体にした対策工事を実施していくことになり、一定の成果を上げるが、築造した離岸堤が年々沈下するなど将来にむけての課題が発生し、早急な抜本的対策が必要であった。

抜本的な対策を実施するに当たっては、模型実験や現場での観測等により海岸の自然特性を詳細に把握し、事前に現象を予測する必要があったため、昭和61年から直轄海岸事業として、大規模な海岸侵食対策事業を開始することとなった。

### 3. 事業の現状

面的防護工法は、約500m沖合に海岸線と並行に設置された離岸堤(潜堤)と海岸線から直角方向に伸びる突堤を複合的に配置し、さらに潜堤背後に養浜により砂浜を造成する工法である。本工法は、沖合の幅広天端の潜堤および砂浜等により波のエネルギーを徐々に減衰させる方式であり、潜堤前面の海底面を含め、海岸地形安定的に維持することが可能である。また、広い静穏水域と砂浜が創出されることから、親水空間等としての利用が可能となる。



面的防護工法概念

#### (1) 潜堤(離岸堤)の整備

沖合約500mの位置に造られている潜堤は、平成28年までに2,390mの全延長が整備されている。



潜堤工事における消波ブロック据付状況



突堤工事におけるケーソン吊上状況

## (2) 突堤の整備

海岸線から直角方向に伸びる突堤は、砂の横移動を抑制し、砂浜を安定させることを目的に設置している。

突堤1基当たりの延長は約200mであり、平成29年までに、全5基の内4基が完成し、現在、最終となる第5突堤を施工中である。



養浜工事における砂の投入状況

## (3) 護岸〈養浜〉の整備

潜堤を越えてきた波エネルギーを吸収するため、養浜による人工的な砂浜を造成している。

養浜は、第1,2,4区画を中心に平成20年から現地着工し、平成27年までに約130万㎡の砂を投入している。投入砂は主に新潟港での港湾工事により発生した土砂を有効利用している。

## 4. 整備効果による賑わいの創出

国の事業により砂浜が再生されていく中、地元市民団体を事務局とする「ビーチライフIN新潟実行委員会」が組織され、昔遊んでいた思い出の場所を活用したイベントとして「ビーチライフIN新潟」が平成19年から毎年開催されている。



ビーチライフ IN 新潟「ビーチ宝さがし」



釣り人で賑わう突堤



ビーチライフ IN 新潟「ビーチフラッグス」



ビーチライフ IN 新潟「ビーチバレー大会」

平成29年で11年目を迎えた本イベントは、恒例行事となり、地元住民はもとより県外からも多数の参加者を得るまでに成長し、今では、3,000名を超える来場者で賑わうイベントとなっており、交

流人口の拡大にもつながっている。

ビーチバレーやビーチテニスのコートはイベント時だけでなく常設し、休日にも多数の利用者が訪れるようになり、浜辺の賑わいが創出されており、日常風景が変わりつつある。

現在、西海岸は身近で親しみのある浜辺となり、新潟市民の心の故郷として愛されている。

## 5. おわりに

新潟港西海岸は、市民共有の貴重な財産であり、整備を行うことにより、住民に憩いと安らぎを与え、健康を増進し、文化・観光資源として地域振興の一助ともなりえるものである。地域に対するインパクトは強く、新潟市の新しい顔になるポテンシャルを秘めている。よって、海岸整備を行う上では、海岸を中心とした地域のあり方を今後も検討する必要がある、引き続き海岸背後地域を管理する県・市と協力しながら進めていかなければならないと考える。

今後、西海岸の整備において得られた技術的知見や、地域に根ざした海岸づくりが、我が国の海岸整備の指針となることを目指し、更なる取り組みを行っていききたい。

## 平成30年度 講習試験等のお知らせ

平成30年度の講習試験等を下記のとおり開催しますので、お知らせします。

### [1] 登録海上起重基幹技能者

開催地	開催日	会場
東京	平成30年10月18日(木)～19日(金)	飯田橋レインボービル(東京都新宿区市谷船河原町11)
大阪	平成30年10月25日(木)～26日(金)	大阪科学技術センター(大阪市西区靱本町1-8-4)

### [2] 海上起重作業管理技士

開催地	開催日	会場
東京	平成30年 9月28日(金)	飯田橋レインボービル(東京都新宿区市谷船河原町11)
大阪	平成30年10月 5日(金)	大阪科学技術センター(大阪市西区靱本町1-8-4)

### [3] 更新講習会

#### 登録海上起重基幹技能者、海上起重作業管理技士

開催地	開催日	会場
札幌	平成30年11月 2日(金)	北農健保会館(札幌市中央区北4条西7丁目1-4)
東京	平成30年 9月 7日(金)	飯田橋レインボービル(東京都新宿区市谷船河原町11)
神戸	平成30年 9月14日(金)	兵庫県民会館(神戸市中央区下山手通4丁目16の3)
福岡	平成30年 9月20日(木)	福岡商工会議所(福岡市博多区博多駅前2-9-28)

### [4] その他

- (1) 講習試験等の応募要領は、5月8日頃に協会ホームページに掲載します。
- (2) 不明な点があれば、協会まで問い合わせして下さい。

## 「安全対策委員会」 神戸港において安全パトロールを実施

安全対策委員会は、平成30年1月16日(火)に国土交通省近畿地方整備局神戸港湾事務所の発注工事「神戸港ポートアイランド(第2期)地区航路(-16m)浚渫工事」(受注者 東洋・みらい・寄神特定建設工事共同企業体)の、浚渫作業に使用する非自航グラブ船「八宝耀」(ヤマト工業(株)所有船)の船上で安全パトロールを実施しましたので、その概要について報告します。

各委員は、甲板に掲示されている安全掲示板内の「緊急時連絡体制図」、「作業中止基準」、「現場配置図」、「ワイヤーロープ交換管理表」、「船舶からの廃棄物排出基準」掲示用プラ

カード表示、「資格者一覧」等を確認したのち、油記録簿、ワイヤー類、マンホール、危険箇所立入禁止標示板、作業用通路の確認、甲板上資機材の整理整頓状況、食物くずなどの分別保管状況、有機溶剤保管表示の状況、救命浮環や消火器などの設置状況を、順次日視により点検・確認しました。

目視点検後、各委員と船舶所有会社担当者、工事担当の現場責任者との間で、パトロール結果について意見交換を行いました。委員からは、消火器の有効期限の表示等について、改善する必要があるとの意見が出されました。

また、本現場における作業上の留意点、安全確保に向けた具体的な実施事項、作業中におけるヒヤリ・ハット、船内コミュニケーション対応など作業現場における安全確保についての意見交換を行いました。

なお、危険箇所等の安全を確保するために、「立入禁止」、「整理整頓」などの標示で作業員に周知を図ることにより作業中に潜んでいる危険予知を未然に防ぐ措置が執られおり、右の写真は、作業時に自分の姿を鏡で確認して、保護具の着用が完全であることを確認する姿見鏡です。基本ルールを守ることが事故を防ぐ第一歩と言えます。

おわりに、安全パトロールの実施場所を提供していただいた国土交通省近畿地方整備局神戸港湾事務所、ご多忙中にもかかわらず、丁寧な工事説明などをいただいた東洋建設(株)の高木様、ヤマト工業(株)大野様及び八宝耀の関係者の皆様には大変お世話になりました。この場をかりて御礼を申し上げます。



意見交換



姿見鏡

今回、安全パトロールを実施していただいた委員は、下記のとおりです。



実施メンバー

委員長

細川 英邦 (株細川産業)

委員

能美 正幸 (株寄神建設)

木村 岩男 (株小島組)

柳沢 雄博 (若築建設株)

高田 和憲 (松浦企業株)

小笠原 昭 (株近藤組)

久保地 望 (大旺新洋株)

齋藤 裕一 (株近藤海事)

松山 治 (株不動テトラ)

事務局

佐藤 義博

<参考>

非自航グラブ浚渫船「八宝耀」の主要目等は以下のとおりです。



非自航クラブ浚渫船「八宝耀」

建造年	長	幅	深さ	グラブ容量
1996年	60m	24m	4m	28m <sup>3</sup>

# 建設産業人材確保・育成推進協議会 全国担当者会議に出席しました

一般社団法人 日本海上起重技術協会  
事務局長 野澤 良一

## 【はじめに】

2月16日に行われた「建設産業人材確保・育成推進協議会全国担当者会議」に、審議役(当時)の野澤が出席しました。話された施策や取組について報告します。

会議の名称は、全国担当者会議ですが、県の建設業協会や建設業関係団体の方が、それぞれの取組について報告する場でした。なお、この協議会の事務局は、建設キャリアアップシステムの運営主体となる(一財)建設業振興基金です。

## 【国(国土交通省、厚生労働省)の施策の説明】

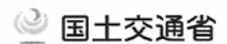
プログラムの1番手は、国土交通省土地・建設産業局建設市場課長の出口陽一様です。「最近の建設産業

政策について」という題で、建設業を取り巻く状況の説明から始まり、大きく分けて、「建設業における働き方改革」と「建設業振興施策」の2つの内容について話していただきました。

折しもこの日に、公共事業労務費調査の結果が公表されました。「設計労務単価は6年連続で上昇し、全体で2.8%の増加になった」ことが報告され、「設計労務単価を上げたのだから、労務者の方の賃上げの方もよろしく願います。」と出口課長より「要請」がなされました。

国土交通省の施策は、「働く人の処遇改善」というキーワードで動いているという印象を受けました。特に、働き方改革は、昨年3月29日に決定された「働き方

## 建設業における時間外労働規制の見直し



### 見直しの方向性

	現行規制	見直しの内容「働き方改革実行計画」(平成29年3月28日決定)
原則	<労働基準法で法定> (1) 1日8時間・1週間40時間 (2) 36協定を結んだ場合、協定で定めた時間まで時間外労働可能 (3) 災害その他、避けることができない事由により臨時の必要がある場合には、労働時間の延長が可能(労基法33条)	<同左>
36協定の 限度	<厚生労働大臣告示：強制力なし> (1) ・原則、月45時間 かつ 年360時間 ・ただし、臨時的で特別な事情がある場合、延長に上限なし(年6か月まで) (特別条項)  (2) ・建設の事業は、(1)の適用を除外	<労働基準法改正により法定：罰則付き> (1) ・原則、月45時間 かつ 年360時間 ・特別条項でも上回ることの出来ない時間外労働時間を設定 ① 年720時間(月平均60時間) ② 年720時間の範囲内で、一時的に事務量が増加する場合にも上回る事の出来ない上限を設定 a. 2~6ヶ月の平均でいずれも80時間以内(休日出勤を含む) b. 単月100時間未満(休日出勤を含む) c. 原則(月45時間)を上回る月は年6回を上限  (2) 建設業の取り扱い ・施行後5年間 現行制度を適用 ・施行後5年以上 一般則を適用。ただし、災害からの復旧・復興については、上記(1)②a,bは適用しない(※)が、将来的には一般則の適用を目指す。 ※労基法33条は事前に予測できない災害などに限定されているため、復旧・復興の場合でも臨時の必要性がない場合は対象とされない

### 「働き方改革実行計画」※に記載された今後の取組 ※3月28日働き方改革実現会議決定

- 適正な工期設定、適切な賃金水準の確保、週休2日の推進等に向け、発注者を含めた関係者で構成する協議会を設置
- 制度的な対応を含め、時間外労働規制の適用に向けた必要な環境整備を進め、あわせて業界等の取組を支援
- 技術者・技能労働者の確保・育成やその活用を図るための、制度的な対応を含めた取組
- 施工時期の平準化、全面的なICTの活用、書類の簡素化、中小建設企業への支援等による生産性の向上

資料:建設業における時間外労働規制の見直し(働き方改革)

改革実行計画」に示された今後の取り組みに基づき、動いています。今後も、「適切な賃金水準の確保」や「週休2日の推進」が進められると思います。加えて、社会保険の100%加入に向けた取り組みや建設キャリアアップシステムを用いた能力評価の導入が進められる、との説明がありました。

2番手に講演いただいたのは、厚生労働省職業安定局雇用開発部雇用開発企画課建設・港湾対策室の藤井琢英室長補佐、同省人材開発統括官付企業内人材開発支援室の山崎泰克室長補佐で、「厚生労働省における建設人材確保・育成にかかる取組」について話していただきました。

厚生労働省の施策の特徴は事業主に対する助成金です。建設労働者の雇用の安定を図る観点から、建設事業主に対して様々な助成金が出されています。ちなみに、当協会が行っている登録海上起重基幹技能者講習も助成金の対象になっています。また、労働基準法の改正に関連し、時間外労働の上限設定を行う中小企業主に対し、時間外労働等改善助成金(助成対象に制限や助成額に上限がありますが…)が受けられるとの説明がありました。概要資料はいただきましたが、詳細を調べてみる価値がありそうです。

## 【(一財)建設業振興基金の取組の説明】

3番手は、「建設産業の担い手確保・育成に向けて」というタイトルで、(一財)建設業振興基金経営基盤整備支援センターの東真生人材育成支援総括研究部長から説明がありました。いよいよ本題です。

説明は、まず、若い人が抱く「今日的な労働観」を示し、若い人達に、建設産業への就職を考えてもらうにはどうしたらよいか?という、ザックリとした内容から入りました。

同基金は、協議会の事務局であり、担い手確保・育成に関して、様々な活動を行っていますが、概ね2つの取組を行っています。一つは、工業高校等これから就職しようとしている若者への働きかけ、もう一つは、学校の先生や保護者などの若者の周りの方に理解を得てもらうための取組です。製本された資料が2つ配られましたので紹介します。一つは、採用活動の取組事例集(ノウハウ本です)、もう一つは工業高校の先生に対する技能合宿講習報告書です。学校の先生は、免許状の有効期間満了日の少し前に、更新講習を受講しなければならず、工業高校土木科の先生の更新講習を建設業界が支援しました。

建設事業主等に対する助成金の概要		H30予定額 53億 (H29予算額 50億円)			
<h3>トライアル雇用助成金</h3> <p>◆ 若年・女性建設労働者トライアルコース</p> <p>職業経験の不足などから就職に不安のある若年者(35歳未満)や女性を対象として、一定期間試用雇用を行った場合の支援措置であるトライアル雇用助成金(一般トライアルコースまたは障害者トライアルコース)に上乗せ助成</p> <p>【助成額】 上乗せ額 1人あたり月4万円(最大 3ヶ月間)</p>	<h3>人材確保等支援助成金(仮称)</h3> <p>◆ 雇用管理制度助成コース(建設分野)</p> <p>○ 若年及び女性労働者の入職や定着を図るため、就業規則や労働協約を変更することにより雇用管理改善につながる制度(①評価・処遇制度、②研修制度、③健康づくり制度、④メンター制度)を新たに導入し、目標を達成した場合に助成</p> <p>【助成額】</p> <table border="1"> <tr> <td>(1) 定着改善: 計画期間終了後1年間の離職率改善目標達成 ⇒(1)に加え、生産性要件を満たした場合 72万円 満たさなかった場合 57万円</td> <td rowspan="3">雇用管理制度助成コース</td> </tr> <tr> <td>(2) 入職改善: 計画期間終了後1年間の若年及び女性の入職率が目標を達成 ⇒(1)に加え、生産性要件を満たした場合 72万円 満たさなかった場合 57万円</td> </tr> <tr> <td>(3) 入職改善: 計画期間終了後3年間の若年及び女性の入職率が目標を達成 ⇒(1)(2)に加え、生産性要件を満たした場合 108万円 満たさなかった場合 85.5万円</td> </tr> </table> <p>○ 若年労働者の入職や定着を図るため、就業規則や労働協約を変更することにより登録基幹技能者の賃金テーブルまたは資格手当を年間2%以上かつ10万円以上引き上げ、実際に適用した場合に助成</p> <p>【助成額】 生産性要件を満たした場合 8.4万円/人年、満たさなかった場合 6.65万円/人年(最大3年間)</p>	(1) 定着改善: 計画期間終了後1年間の離職率改善目標達成 ⇒(1)に加え、生産性要件を満たした場合 72万円 満たさなかった場合 57万円	雇用管理制度助成コース	(2) 入職改善: 計画期間終了後1年間の若年及び女性の入職率が目標を達成 ⇒(1)に加え、生産性要件を満たした場合 72万円 満たさなかった場合 57万円	(3) 入職改善: 計画期間終了後3年間の若年及び女性の入職率が目標を達成 ⇒(1)(2)に加え、生産性要件を満たした場合 108万円 満たさなかった場合 85.5万円
(1) 定着改善: 計画期間終了後1年間の離職率改善目標達成 ⇒(1)に加え、生産性要件を満たした場合 72万円 満たさなかった場合 57万円	雇用管理制度助成コース				
(2) 入職改善: 計画期間終了後1年間の若年及び女性の入職率が目標を達成 ⇒(1)に加え、生産性要件を満たした場合 72万円 満たさなかった場合 57万円					
(3) 入職改善: 計画期間終了後3年間の若年及び女性の入職率が目標を達成 ⇒(1)(2)に加え、生産性要件を満たした場合 108万円 満たさなかった場合 85.5万円					
<h3>人材開発支援助成金</h3> <p>◆ 建設労働者認定訓練コース</p> <p>職業能力開発促進法に規定する認定職業訓練または指導員訓練のうち、建設関連の訓練を実施した場合に助成</p> <p>【助成率・額】 (経費助成) 補助対象経費の1/6 (賞金助成) 生産性要件を満たした場合 6,000円/日、満たさなかった場合 4,750円/日 ※ 生産性要件:3年間の生産性伸び率6%以上(年平均2%)等を要件(以下同じ)</p>	<p>◆ 若年者及び女性に魅力ある職場づくり事業コース(建設分野)</p> <p>若年労働者及び女性労働者の入職や定着を図るため、「若年者及び女性労働者に魅力ある職場づくり」につながる取組や広域的な職業訓練の推進活動を実施した場合に助成</p> <p>(事業主向けメニュー) ○ 現場見学会や体験学習、インターンシップ等の建設業の魅力を伝える取組 など (事業主団体向けメニュー) ○ 学生や教員に対する現場見学会や体験学習など魅力を伝える取組 など</p> <p>【助成率】 (経費助成) 中小建設事業主 生産性要件を満たした場合 3/4、満たさなかった場合 3/5 中小建設事業主以外 生産性要件を満たした場合 3/5、満たさなかった場合 9/20 など</p>				
<p>◆ 建設労働者技能実習コース</p> <p>若年労働者等の育成と熟練技能の維持・向上を図るため、キャリアに応じた技能実習を実施した場合に助成(女性労働者を対象として実施する場合は中小建設事業主以外も助成対象(経費のみ))</p> <p>○ 安衛法に基づく教習及び技能講習や特別教育 ○ 能開法に規定する技能検定試験のための事前講習 ○ 建設業法施行規則に規定する登録基幹技能者講習 など</p> <p>【助成率・額】 20人以下の中小建設事業主 (経費助成) 生産性要件を満たした場合 9/10、満たさなかった場合 3/4 (賞金助成) 生産性要件を満たした場合 9,600円/日、満たさなかった場合 7,600円/日 中小建設事業主(20人以下建設事業主は除く) (経費助成) 35歳未満 生産性要件を満たした場合 17/20、満たさなかった場合 7/10 35歳以上 生産性要件を満たした場合 3/5、満たさなかった場合 9/20 (賞金助成) 生産性要件を満たした場合 8,400円/日、満たさなかった場合 6,650円/日 中小建設事業主以外 (経費助成) 生産性要件を満たした場合 3/4、満たさなかった場合 3/5(女性のみ) など</p>	<p>◆ 作業員宿舎等設置助成コース(建設分野)</p> <p>作業員宿舎等の確保(被災三県のみ)や、建設現場の女性専用トイレ・更衣室を整備した場合に助成</p> <p>【助成率】(経費助成) 生産性要件を満たした場合 3/4、満たさなかった場合 3/5 など</p>				

資料:建設事業主等に対する助成金の概要

「今日的な労働観」

- 雇用の安定  
(正社員としての雇用)
- 労働に見合った処遇  
(他産業と比較して、見劣りしない賃金水準・社会保険)
- 休日の確保・ワークライフバランスの充実  
(他産業と比較して、見劣りしない休日日数・長すぎない労働時間)
- 将来に向けてのキャリアパス



「やりがい」

～地域の守り手、地方創生の担い手～

若い人たちに建設産業への就職を  
考えてもらうためには？

- ①高校生：インターンシップ・出前講座・現場見学会
- ②中学生時代・小学生時代からの前広なPR  
～「体験学習」の機会の拡充～
- ③高校生：資格取得への支援
- ④保護者（特に母親）、高校の教諭の理解
- ⑤入職後大事に育ててもらえるという期待に応える  
～「キャリアパス」の見える化～

資料:「今日的な労働観」

建設企業  
が行う  
工業高校生  
採用活動の  
取組事例集

建設産業の担い手の  
確保と育成に向けて

(平成29年12月)



資料:建設企業が行う工業高校生採用活動の取組事例集

教員免許更新制における免許状更新講習【選択領域】に対応

平成29年度

第1回 実務施工体験研修

報告書



一般財団法人 建設業振興基金

資料:平成29年度第1回 実務体験研修報告書

これからが高校生採用の時期になりますので、一つ目の取組事例集については、書かれていた内容を紹介します。

〔高校生採用のルールとスケジュール〕

求人活動のルールとして、一番大切なのが学校のスケジュールに合わせることです。求人を目的とした学校訪問、選考日については「推薦開始日」「選考開始日」について規制があります。また、求人活動において企業・学校・生徒をつなぐ要となるのが「求人票」です。この求人票の作成も採用を大きく左右することになります。

～必ず押さえない基本の3ルール～

①ハローワークの手続きとそのスケジュールを知ろう

求人する会社は、求人書類を管轄のハローワークに提出します。なお、ハローワークが主催する説明会に参加することをおすすめします。疑問に思っていた点を質問できます。振興基金の説明者の方も「高校生の求人はハローワークとの関係構築が鍵」と言っていました。

②1人1社制のルール

生徒がある会社に応募した場合、採否が決まらない限り他の会社に応募できない就職慣習が

あります。採否の決定は速やかに行ってください。

### ③求人活動は学校を通じて行います

高校生の採用については、学校を通じて行われます。企業が直接家庭訪問することは禁止されています。学校との関係構築がポイントです。

## ～求人者の5つのテクニック～

### ①募集を希望する学校がある場合は指定校求人

募集を希望する学校(推薦依頼校)を指定できます。多くの企業は推薦依頼校に求人を出しています。

### ②求人票で生徒が重視する項目は、給与・勤務地・離職率

### ③応募前の職場見学は積極的に

自分の目で応募先を選ぶ良い機会になります。実際に見学に行き採用につながるケースは少なくありません。

### ④パンフレットやインターネットを活用

生徒たちは、興味を持った企業については、パンフレットやホームページを見て情報収集しています。

### ⑤求人票は学校に持参して

近年では、生徒数を大幅に上回る数の求人票が学校に届きます。自社を印象づけるには持参し、併せて、学校の情報や求人者の状況などを確認しましょう。

いかがでした?ご存じのこともあったと思いますが、参考になることもあったのではないのでしょうか?

## 【各協会から事例発表】

事例発表では、3人の方から発表がありました。一人目は(一社)北海道建設業協会の方で、保護者・小学生対象の現場見学会を行った報告です。二人目は(一社)富山県建設業協会の方で、建設業の雇用実態と経営状況に関するアンケート調査の報告です。三人目は(公社)全国鉄筋工事業協会の方で、「鉄筋の博覧会:鉄筋EXPO」の報告です。北海道建設業協会の取組を報告します。

(一社)北海道建設業協会からは、「建設業の魅力と未来」と題した資料などが配布され、説明がありました。なお、この資料は、平成28年度に北海道の各地で行われた現場実習、現場見学会に参加した、保護者・高校生・教諭に対して、意識調査(アンケート)を行い、結果をとりまとめたものです。



資料:建設業の魅力と未来

保護者アンケートからは、高校生の就職先や進路に関しては、保護者(特に母親)の意向が反映される傾向があること(残念ながら、父親ではありません)、そして、母親からは、「依然3Kのイメージがあるが、現場見学会と意見交換会を通じて理解が進んでおり、もっと理解を広げるべき」との意見を頂いたことが報告されました。また、高校生との意見交換会では、高校生はインターンシップに良いイメージを持っており、経験が「あの会社に入りたい」という気持ちとなって現れる、とのことでした。

## 【終わりに】

担い手確保・育成の取組は、都道府県の建設業協会が積極的に行っています。その内容は、小学生対象の親子現場見学会や体験イベント、高校生を対象とした現場見学会・インターンシップ・資格取得に向けた講習会・進路ガイダンスです。また、広報資料(動画も含む)の整備も行われています。そして、県の建設業協会は、これらの活動に充てるため、労働局の助成金を活用しているようです。

海技協では、まだこのような取組は行っていませんが、会員企業の皆さんは県の建設業協会にも加盟し、このような取組に参加されている社もあると思います。就職は、雇う方にとっても雇われる方にとっても一大事です。この報告が参考になれば幸いです。

なお、いただいた資料は、協会でも保管しています。お貸しすること可能です。

## 「糸魚川」の読み方、わかりますか

株式会社 谷村建設 取締役副会長 田代 學  
(一般社団法人 日本海上起重技術協会 理事)

新潟県糸魚川(いといがわ)市、平成28年12月、約3万㎡を焼き尽くした糸魚川大火によって“いといがわ”と読んでくださる人が圧倒的に増えましたが、それまでは正しく読めない人も結構いました。ご好意により協会誌の紙面をお借りできることになりましたので、弊社の本拠地：糸魚川市を少し紹介させていただきます。

糸魚川は、新潟県の西南端に位置し西は富山県、南は長野県に接する「海あり」「山あり」、そして「美味しい食あり」の「なかなかイイ所」です。今回は、「塩の道」と「翡翠」のお話です。

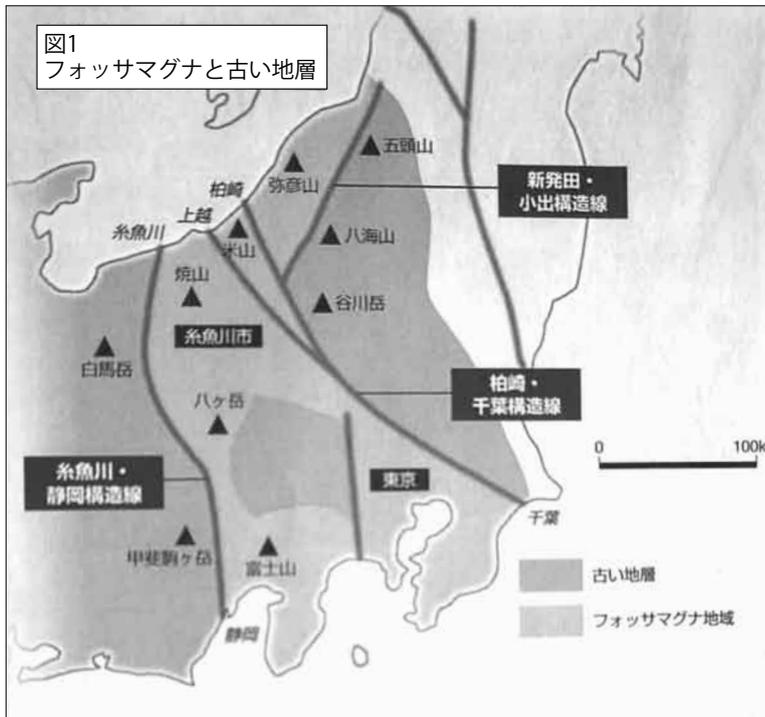
### ●塩の道

古今、人の生活に欠かせないものの一つ「塩」。現代では健康に悪戯するという事で肩身の狭いところもありますが、海沿いの製塩地から内陸の消費地までの運搬ルート(塩だけでなく海産物他、また内陸からは山の幸他を運ぶ道のこと)を「塩の道」と呼び、古より代表的な“道”の一つが糸魚川から長野県塩尻市までの塩の道です。千国(ちくに)街道は糸魚川から長野県白馬村、大町市、松本市を経て塩尻市に至る延長約120kmの重要な道でした。ちなみに「塩尻」の地名の由来は、越後糸魚川から送られる「塩」の終着地(=尻)ということのようです。参考までに太平洋側からは秋葉街道(駿河御前崎(旧相良町)から長野県飯田市を経てこちらも終着地は塩尻です)が有名で、なんと約200km以上もの長い道でした。塩尻を終着地とした千国街道～(塩尻)～秋葉街道の総延長は、約350kmにも及び「最長・最古の塩の道」と呼ばれております。1995年からは沿線市町村が参加した「日本海一太平洋塩の道会議」通称「塩の道サミット」が開かれており、毎年文化・経済の連携を深めております。



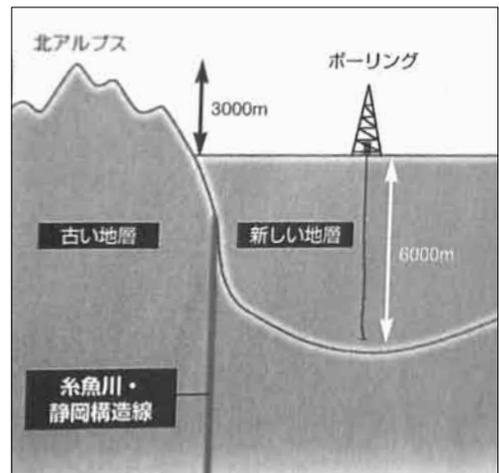
塩の道

「敵に塩を送る」：戦国の世、駿河今川と相模後北条は敵対する武田の領地への兵量攻め(塩の流通を絶つ)に出る、そのことを知った我が領主上杉謙信は「武士道に反する」として敵である武田氏に塩を送った(その道が千国街道という説もある)という故事が有名ですが、研究者の話では当時の資料からは塩止め(荷留め)をしたという事実は無いようで、後世に作られた美談ということらしいです。



フォッサマグナ

図2  
フォッサマグナの断面



## ●翡翠 (ヒスイ)

私と同年配の方はご存知でしょう。中学教科書にある「糸魚川—静岡構造線」と「フォッサマグナ」半世紀前の復習です。糸静線とは日本を代表する地質構造線で糸魚川と静岡を結ぶ線を境に西南日本側は古い地層（地質学的には約5億年前まで遡れる）、東北日本側は比較的新しい地層（約2400万年前以降に堆積或いは火山噴出物が堆積）だそうです。フォッサマグナ（和訳:大地溝帯）とは明治期に日本に招かれたドイツ人地質学者のナウマン博士によって命名されたもので、ラテン語で「大きな溝」という意味だそうです。糸静線とフォッサマグナを混同している方もおられるようですが（私もある時期までその一人だったのですが）糸静線の東側に広がるかなりの幅を持った溝（太古の昔は深い深い海だった）がフォッサマグナです。明治期に探査技術も無かったでしょうに、現地踏査だけで溝の存在を示した欧米の学術水準、恐るべしでした。

さてヒスイです。ヒスイは地下深く物凄い地圧で圧縮

され生成される鉱物だそうです。地下深くにしか無い鉱物がどうして地表に現れるのでしょうか。不思議ですね。糸静線の西側はユーラシアプレート、東側は北米プレートでこちらがユーラシアプレート下へ潜り込んでいるそうです。その結果、西側の北アルプスは毎年1cm程度(?)上昇しています。従って地下深くの地層も毎年上昇し、その結果ヒスイが地表に現れ、川を下り海へと流れ出ているようです。宝石としての翡翠の価値、お判りいただけましたでしょうか。

以上、私の頭の中にある情報で纏めたものですので誤りも多少あるかもしれませんが、その場合は若輩ということでご容赦願います。

是非、一度はヒスイの街糸魚川にお越しください。お待ちしております。

最後に、平成30年度、会員各社様のご発展、ご健勝を心よりお祈りいたします。

# 全旋回式起重機船(300t吊) 「第三十五北日本号」

北日本海事興業株式会社

## 1. はじめに

当社は、昭和52年に設立以来、お客様方皆様に支えられ今日に至っております。

今後ともその信頼を継続して得られるべく、顧客第一・安全第一・品質第一の以上の3点を念頭に活動していく所存でございます。

今回、平成25年に建造した「第三十五北日本号」(写真-1)を紹介させていただきます。

## 2. 主要目

○ 船体部		○ ホールド寸法	
長さ	65.00m	長さ	29.00m
幅	23.00m	幅	19.40m
深さ	4.50m	深さ	2.00m
喫水(船首)	空1.4m		
喫水(船尾)	空1.6m		

(3. 主要諸元次頁参照)



写真-1 「第三十五北日本号」全景

### 3. 主要諸元

□ 第三十五北日本号

○ 定格総荷重表

ジブ長さ	ジブ角度	30°	35°	40°	45°	50°	55°	60°	65°	70°	75°	80°
40m	定格総荷重 t	44.4	47.8	52.0	57.4	64.4	73.3	85.1	101.3	124.3	159.0	
	作業半径 m	38.7	36.9	34.8	32.5	30.0	27.2	24.3	21.3	18.1	14.8	11.4
	デッキ上揚程 m	19.2	22.1	24.9	27.6	30.0	32.1	34.1	35.7	37.1	38.2	39.1
44.2m	最大定格総荷重 t	31.0										
	作業半径 m	42.5	40.5	38.2	35.7	32.9	29.9	26.7	23.4	19.8	16.2	12.4
	デッキ上揚程 m	20.9	24.3	27.4	30.3	33.0	35.4	37.5	39.4	41.0	42.2	43.1
29.35m	最大定格総荷重 t	5.0										
	作業半径 m	30.0	28.8	27.3	25.7	23.9	21.9	19.8	17.6	15.3	12.9	10.4
	デッキ上揚程 m	13.2	15.5	17.6	19.6	21.4	23.0	24.5	25.8	26.9	27.8	28.5

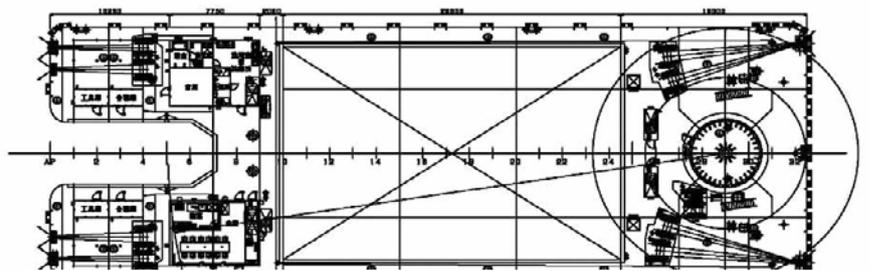
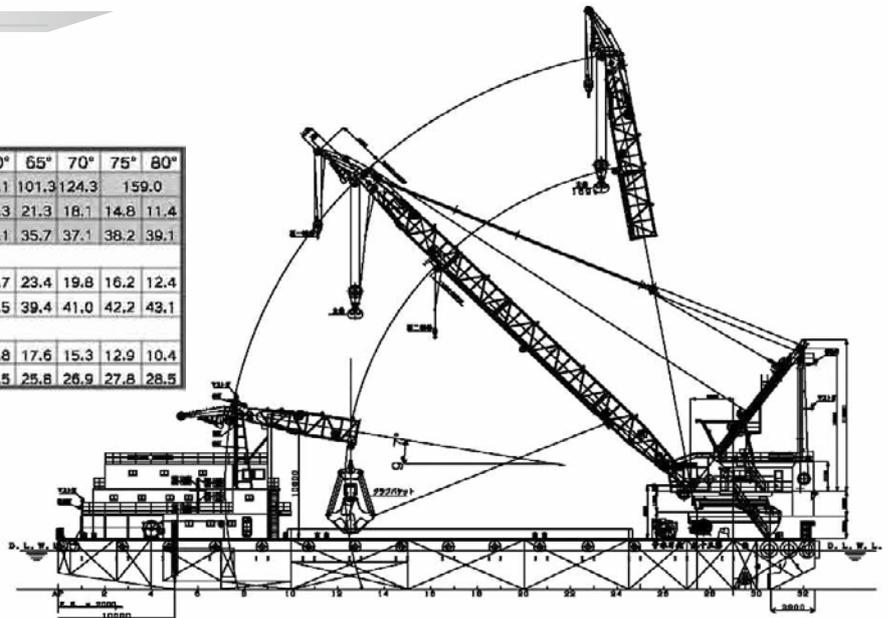


図-1 一般配置図

○ クレーン仕様

原 動 機 :	三菱重工 S12R-T2MPTAW 1004kW/1800rpm (IMO 2次規制対応)
ジブ長さ :	基本ジブ22m+中継18m=全長40m (最長49m)
吊上能力 :	最大定格総荷重300t 作業半径9.2m
駆動方式 :	◎トルコンオメガドライブ方式-開閉、支持 ◎油圧駆動方式-旋回、起伏 第3ドラム(主巻用)、第4ドラム(補巻用)、ホイップ
特 徴 :	第3ドラム(主巻/直巻18t/油圧駆動) 第4ドラム(補巻/直巻13t/油圧駆動) 5t油圧ホイップ、フックポケット設備 砕岩設備(砕岩棒35tディスク)、水平堀装置 寒冷地対策、防音対策、ドラム監視カメラ 可倒式階段、清水冷却
グラブ能力 :	45t (SG4.0㎡×自重37t対応) ×巻速0~55m/min

○ バケット仕様

ラッチアームバケット:	11.0㎡(自重23t)
オレンジバケット:	8.0㎡(自重29t)
テトラバケット:	320型(自重36t)

○ 台船仕様

主要寸法 :	65m×23m×4.5m
喫水 :	1.4m(船首)1.6m(船尾)
載荷重量 :	2,500t
操 船 ウ ィ ン チ :	船首ウインドラス(チェーン)1台
	船首操船ウインチ2台(10/5t・25/50m/min)
	船尾操船ウインチ2台(10/3t・25/80m/min)
	船尾操船ウインチ2台(10/5t・25/50m/min)
主 発 電 機 :	400KVA×2台
停泊用発電機:	99KVA×1台
サイドスラスタ:	型式KT-32BF 2台

# 会員作業船紹介

## 4. 第三十五北日本号の特徴

第三十五北日本号は、防波堤や漁港の外郭施設の建設工事や、海岸構造物の築造及び漁場整備工事、浚渫工事等様々な工事の施工にその能力を発揮しています。

### 4-1 作業効率の向上

通常の起重機船体よりも大きめに建造し、安定した船体(長さ65.0m×幅23.0m×深さ4.50m)及び広いホールド(長さ29.0m×幅19.4m×高さ2.00m)が特徴で、稼働率の悪い外港での作業効率の向上を図っています。(消波ブロック40t型・80t型の積込状況写真及び据付状況写真参照)

### 4-2 作業性への対応

防波堤、岸壁の老朽化及び災害等でのブロック撤去作業が増加しているなかブロック撤去用バケットを常備し、安全な作業手順で施工を進めています。

(消波ブロック50t型・80t型撤去状況写真参照)

## 5. 施工状況写真

### ○ 消波ブロック40t型



写真-2 ブロック積込状況写



写真-3 ブロック据付状況写真

### ○ 消波ブロック80t型



写真-4 ブロック積込状況写真



写真-5 ブロック据付状況写真

### ○ 消波ブロック50t型



写真-6 ブロック撤去状況写真

### ○ 消波ブロック80t型



写真-7 ブロック撤去状況写

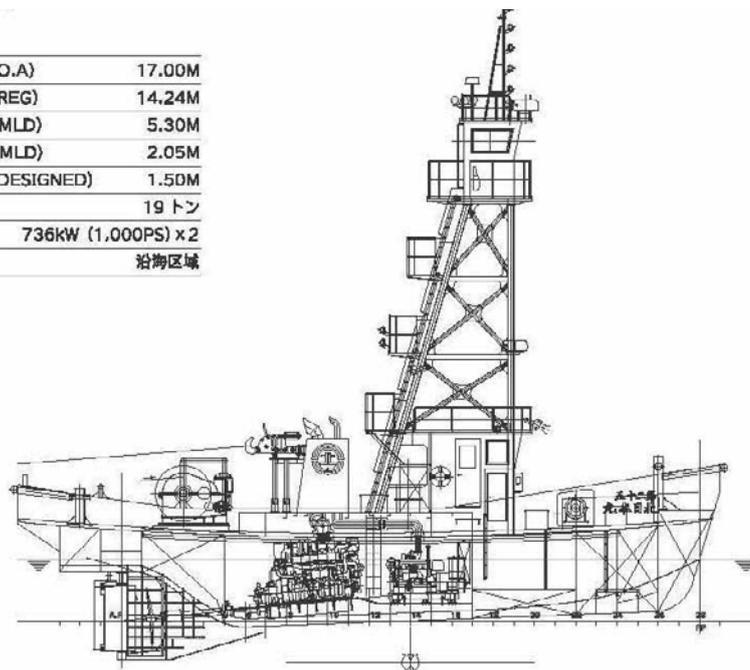
## 6. 押船兼作業船

□ 第二十五北日本丸



### 主 要 目

全長	L (O.A)	17.00M
登録長さ	L (REG)	14.24M
型幅	B (MLD)	5.30M
型深さ	D (MLD)	2.05M
計画船殻喫水	d (DESIGNED)	1.50M
総トン数		19 トン
主機		736kW (1,000PS) × 2
航行区域		沿海区域



## 7. 当社の主な元請海上工事実績

- 平成25年度 八戸港八太郎・河原木地区航路泊地(埋没)付帯施設基礎工事 (国土交通省発注)
- 平成26年度 八戸港外港地区防波堤(中央)ケーソン据付外工事 (国土交通省発注)
- 平成26年度 八戸地区水産流通基盤整備工事 (青森県発注)
- 平成27年度 八戸港外港地区防波堤(中央)外基礎工事 (国土交通省発注)
- 平成28年度 青森県地区(小舟渡漁港)漁港施設機能強化工事 (青森県発注)
- 平成28年度 八戸地区水産流通基盤整備工事 (青森県発注)
- 平成29年度 青森県地区(小舟渡漁港)漁港施設機能強化工事 (青森県発注)

## 近畿支部

## 寄神建設株式会社

島袋 春夫 (平成20年11月21日認定)



## プロフィール

- 出身地 沖縄県
- 生年月日 昭和33年11月18日
- 入社年月日 昭和52年 6月 1日
- 所属 船舶事業本部 船舶部
- 職責 船団長
- 船団 コンクリートミキサー船 第17神昭  
長さ60.0m 幅22.0m 深さ5.5m
- 資格 海上起重作業管理技士  
職長等教育講師養成講座 修了  
安全衛生責任者教育講師養成講座 修了

## ● 経歴

- 平成 3年 2月21日 サンドコンパクション船 神総 甲板長
- 平成 9年11月 1日 サンドコンパクション船 神総 船長
- 平成14年11月19日 1400t吊起重機船 新建隆 船団長
- 平成17年 4月11日 コンクリートミキサー船 第17神昭  
船団長
- 平成21年 5月15日 第40回神戸港湾勤労者表彰
- 平成22年 1月14日 安全優良職長厚生労働大臣顕彰
- 平成25年 7月15日 国土交通省近畿地方整備局長表彰
- 平成29年 7月17日 国土交通大臣表彰

## ● 主要工事実績

- 東京国際空港D滑走路建設他工事
- 久慈港湾口地区防波堤(北堤)(災害復旧)築造工事
- 国道45号気仙沼湾横断橋小々汐地区下部工事

## ● 今後について

安全を最優先に若手社員の意見を取り入れながら、一致団結して常に探究を重ねて、最高品質のコンクリートを製造出荷しています。

また永年培ってきた経験や知識を若い世代に引き継いで行きたいと思います。



コンクリートミキサー船 第17神昭

当協会の特別会員であります篠原登美雄様が昨年9月ご逝去されました。(享年96歳)

当協会は当初、昭和49年10月に設立された任意団体「日本起重機船協会」を発展的に解消し、昭和61年3月運輸大臣の設立認可を受け「社団法人日本海上起重技術協会」として発足しました。

篠原登美雄様は、任意団体「日本起重機船協会」の設立を主導されるとともに、「社団法人日本海上起重技術協会」に育て上げるため、中心メンバーとしてご尽力いただきました。

また、海技協が社団法人となってからは初代副会長として会長を支え、海技協の活動の方向性を示されました。

運輸省時代に共にお仕事をされ、社団法人設立後に長年に亘り専務理事をお勤めになりました谷口武志様より篠原登美雄様追悼のご寄稿をいただきました。

## 篠原 元副会長を偲んで

特別会員(元 専務理事) 谷口 武志

篠原様ご逝去の報をお聞きした時に、微笑みを浮かべながら片手を軽く上げ「やあ」と言って近づいてこれた姿が思い出され、懐かしさと寂しさが胸にこみ上げてきました。お世話になった数々の事柄が走馬灯のように流れ、ここに生前の御恩に対しまして厚く御礼を申し上げますとともに心からご冥福をお祈りいたします。

篠原様からご指導を賜りましたのは、昭和36年秋に第二港湾建設局京浜港工事事務所長として赴任された時からで、港湾建設技術に関する豊富な知識を有して港湾界の第一人者と目されておりました。このため事務所全員の期待は大きく、新しく計画され基礎調査・試験工事が始まったばかりの本牧ふ頭の建設に経験豊富な方をお迎えして多に盛り上がりました。

しばらくして驚いたことは、本牧ふ頭に着手時点で横浜港の将来を見据え次に整備する埠頭地区とこれらの物流の動向等を含めて絵を描こうと当時工務課に指示があり、計画係長の私が手先となって篠原所長から指示された内容の図面を数多く作成し、計画案を本省始め関係機関に所長自らが説明にまいりました。それが現在の大黒埠頭地区であり横浜ベイブリッジで、常に先を見て適格な判断のもと行動に移すチャレンジ精神は篠原様の人生哲学のように思えました。

2年ほどたって本省港湾局の建設課長にご栄転され、高度経済成長期の道路・港湾を中心とする建設投資が急増する中で、我が国の港湾建設行政の舵取りをなされ幾多の業績をあげられました。

その後建設課長を辞して民間に転出し、特に港湾関係企業の技術を活用して大規模な港湾・海洋施設建設を推進する体制の必要性を痛感し、関係企業、関係官庁等に働きかけました。色々な挫折屈曲を経て、この一環として昭和49年「日本起重機船協会」発足に尽力されました。

昭和61年3月に念願の「社団法人日本海上起重技術協会」の設立総会を迎え、港湾及び海洋に関する海上起重事業の発展及び海上施工技術の向上を図り、港湾整備・海洋開発の推進に寄与できる集団が発足することになりました。篠原様は、法人化までの永年の間ボランティアで尽力され、さらに当協会の副会長として吉村会長を補佐し協会運営に携わりました。私も昭和62年1月に運輸省港湾局を退職し当協会に就職して5月から専務理事としてお仕え致しましたが、何事にも前向きに沈着な判断をして物事を進める行動力には、ただ敬服するばかりでした。また、篠原様が陣頭指揮を執って確立した「海上起重作業管理技士」認定制度、自主・補助・受託事業でのご指導により国務大臣科学技術長官賞、日本港湾協会賞等を受賞しました。

今でもあの懐かしい微笑みで人に語りかけるお姿を思い浮かべ、協会活動をボランティア精神でなされていたことに心から感謝申し上げますとともに、数多くのご功績を伝えていきたいと感じている次第です。

合掌

# マリーンニュース 事務局だより

## 本部活動

### ◇第84回 理事会を開催

平成30年3月22日(木)、東京都千代田区「都市センターホテル」において第84回理事会が開催され、各議案とも事務局提案どおり了承されました。

報告事項① 平成29年度事業報告の件

報告事項② 平成29年度収支決算(見込)の件

第1号議案 平成30年度事業計画の件

第2号議案 平成30年度収支予算の件

第3号議案 登録海上起重基幹技能者講習事務規程の一部改正の件

第4号議案 その他議案の件

1. 特別会員就任推薦の件
2. 事務局長任命承認の件
3. 会員の入会及び退会に関する件
4. 平成30年度通常総会(第32回)開催に関する件
5. その他

理事会終了後「平成30年度港湾事業実施に関する取組」と題して、国土交通省港湾局技術企画課の藤田港湾保全政策室長よりご講演をいただきました。



第84回理事会

平成30年1月30日

### ◇広報・事務局長会議

1. 本部活動
2. 支部活動
3. 広報活動
4. その他

平成30年2月22日

### ◇常任委員会幹事会

1. 平成29年度事業報告等
2. 平成30年度事業計画等
3. その他

平成30年2月28日

### ◇安全対策委員会

1. 安全パトロールの実施結果
2. 作業船安全ポスターの作成
3. プッシャーバージの安全規制の強化
4. 作業船団の運航に伴う環境保全対策マニュアルの発行
5. その他

平成30年3月8日

### ◇常任委員会

1. 平成29年度事業報告等
2. 平成30年度事業計画等
3. その他

## 関東支部

### ◇関東地方整備局との意見交換会を開催

関東支部では、2月21日(水)に横浜第二合同庁舎にて、関東地方整備局との意見交換会を実施しました。

関東地方整備局から高田副局長、石橋港湾空港部長をはじめ16名の出席をいただき、当協会本部からは野澤審議役及び菅沼常任委員長、支部から鳥海支部長以下12名の会員が出席しました。冒頭に高田副局長及び鳥海支部長の挨拶に続いて、関東支部事務局より要望事項の説明を行い、これに対し石橋港湾空港部長より前向きな回答をいただきました。また野澤審議役より本省要望での建設業法遵守ガイドライン、担い手確保の問題、ICT関係の話題等がありました。さらに意見交換においては、元請下請契約の三社連絡会の完全実施、作業船が置かれている現状、労務賃金のアップ等の問題を提起し、有意義な意見交換が行われました。

今回の意見交換会の要望事項は下記の通りです。

1. 港湾関係事業予算の確保について
2. 入札契約制度と元請下請契約関係の適正化について
3. 地元作業船保有会社への発注工事量の確保について

4. 作業船基地港の係留場所及び荒天時における避泊場所の確保について

5. 作業船の保有支援制度の整備及び代替建造に対する中長期計画の提示について

### ◇茨城県及び鹿島港湾・空港整備事務所との意見交換会を開催

関東支部では、3月12日(月)に茨城県にて、国土交通省鹿島港湾・空港整備事務所及び茨城県土木部港湾課との意見交換会を実施しました。当協会からは、野澤審議役、高橋副支部長ほか、茨城県会員の計8名が出席しました。

午前中、茨城県庁にて行われた意見交換会では二川港湾課長はじめ5名の出席をいただきました。二川港湾課長及び高橋副支部長の挨拶のあと、事務局から関東地方整備局へ提起した要望事項の説明と報告を行い、それに対する茨城県の対応について概略の説明をしていただきました。その他茨城県への要望として発注工事量の確保、作業船の係留場所の確保、また今後の長



関東地方整備局との意見交換

## 中部支部

期的事業計画等の情報開示等をお願いしました。

午後には、国土交通省鹿島港湾・空港整備事務所にて意見交換会を実施し、中嶋所長、菅谷副所長をはじめ9名の幹部の方の出席をいただきました。中嶋所長からは、鹿島港での厳しい気象海象条件の中、引続き海上工事安全に万全の注意をして作業してほしいとの要請があり、その後要望事項の説明・報告を行いました。意見交換では、三者連絡会での実効性のある会議をお願いしたい事や鹿島港での避難係留場所の問題の進展、新造船の建造等の設備投資の問題、ICT工事の実施の問題点、担い手確保のための新卒者への見学会等のPRの実施協力等の活発な意見交換を行いました。



茨城県との意見交換会



鹿島港湾・空港整備事務所との意見交換会

### ◇中部地方整備局との意見交換会を開催

中部支部では去る平成29年2月1日(木)中部地方整備局会議室にて中部地方整備局との意見交換会を開催いたしました。

出席者は中部地方整備局から元野副局長、田中港湾空港部長ほか18名の出席を戴き、当協会からは寄神会長、菅沼常任委員長、野澤審議役、佐野中部支部長ほか8名が出席しました。

当協会佐野支部長、寄神会長、元野副局長の挨拶に続いて、星合事務局長より中部支部の要望事項を説明しました。これに対し田中港湾空港部長、工藤港湾空港企画官から回答があり、それらの事項に対し意見交換がなされました。又、野澤審議役より本省要望について説明頂きました。

今回も全国浚渫業協会東海支部と合同で意見交換会を行い、終了後合同で交流会を開催いたしました。

支部要望事項は以下のとおりです。

1. 港湾海岸事業の中・長期計画の提示について
2. 事業量の確保と地元企業への工事量確保について
3. 積算に関する事項(小規模工事に対する積算対応、労務単価の見直し)について

## 四国支部

### ◇四国地方整備局との意見交換会を開催

四国支部では、平成30年3月1日(木)に四国地方整備局との平成29年度意見交換会を高松サンポート合同庁舎7階会議室にて実施しました。

意見交換会には、四国地方整備局池田次長はじめ18名の港湾空港部の幹部の御出席を頂き、また当協会本部から菅沼常任委員長、野澤審議役をお招きし、尾崎支部長他17名の協会員が出席しました。

意見交換会では、尾崎支部長、池田次長の挨拶に続いて、事務局より本年度の要望事項の説明を行い、それに対し佐野事業計画官から回答があり、意見交換がなされました。

今年度の意見交換会の提出議題は次のとおりです。

- I. 港湾関係予算の確保に対する要望
- II. 入札契約制度の改革に対する要望
  - ① 入札価格調査基準価格の再引き上げ
- III. 作業船の保有及び代替船建造に関する要望
- IV. 積算に関する要望
  - ① 見積参考資料の開示について
  - ② 労務単価の新設について
  - ③ 作業船の係船料の計上について
  - ④ 主作業船の回航費の計上について
  - ⑤ 工事用材料の運搬費の計上について



四国地方整備局との意見交換会

## 九州支部

### ◇九州地方整備局との意見交換会を開催

九州支部では、去る3月19日(月)に国土交通省九州地方整備局との意見交換会を開催いたしました。

日 時:平成30年3月19日(月) 17:00~18:00

場 所:国土交通省九州地方整備局 会議室

国土交通省九州地方整備局から村岡副局長はじめ12名の出席をいただき、当協会からは清原副会長・菅沼常任委員長・野澤審議役・近藤支部長など19名が出席いたしました。

清原副会長、近藤支部長及び村岡副局長の挨拶に続いて、支部事務局より要望内容の説明を実施し、これに対し九州地方整備局より回答があり、さらには質疑応答で、野澤審議役をはじめ会員企業から多数の活発な意見があり、協会の抱える切実な問題をより一層感じていただいた意見交換となりました。

今回の意見交換会の支部提出議題は次のとおりです。

I. 港湾関係予算の確保について

II. 入札契約制度の改革に対する要望

1. 作業船保持のための施策に関する要望

2. 下請け価格の適正化に関する要望

III. 作業船の保有および代替船建造に対する支援について



九州地方整備局との意見交換会

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 (改訂版) (国土交通省港湾局監修)	作業船の運航に伴い自らが発生する排水等の環境阻害要因に対する方策を取りまとめたマニュアル 海洋汚染防止条約(マルポール条約)の付属書採択に伴う国内法の改正を反映 「港湾工事共通仕様書」((公社)日本港湾協会発行)に参考図書として記載	A4版 100ページ	平成30年4月	会 員 2,160 円 非会員 2,700 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

#### 安全啓蒙ポスター 配布のお知らせ

毎年度「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、また発注関係官公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」

### 2

#### 海技協ホームページ「会員専用ページ」の掲載事項（1月以降掲載分）

##### 〔関係通達〕

- 公共工事の円滑な施工確保について(平成30年2月2日)
- 技能労働者への適切な賃金水準の確保について(平成30年2月16日)
- 公共事業労務費調査(平成29年10月調査)の実施報告について(平成30年2月16日)
- 平成30年度の建設業における安全衛生対策の推進に係る協力要請について(平成30年3月13日)
- 登録基幹技能者の主任技術者の要件への認定について(平成30年3月15日)
- 建設業の働き方改革の推進について(平成30年3月22日)
- 建設業働き方改革加速化プログラムについて(平成30年3月30日)

##### 〔関係通達〕

- 本部活動報告(平成30年2月期)

##### 〔協会からのお知らせ〕

- プッシュオーバーの安全規制の強化に関するQ & A(平成30年2月26日)
- 若年技能者特別講習(建設キャリアアップシステム関連)(平成30年3月1日)

(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2018.4 VOL.127



禁無断転載

発行日 平成30年4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 <a href="http://www.kaigikyo.jp/">http://www.kaigikyo.jp/</a> 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)8473 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	〒652-0831 神戸市兵庫区七宮町2-1-1 寄神建設(株)内 TEL 078(681)3126 FAX 078(682)8115
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