

海技協会報2019.4  
VOL.

131

# マリーン・ プロフェッショナル

Japan Marine Construction  
Engineering Association



# CONTENTS

VOL. 131

海技協会報

ページ  
**01 巻頭言**

「クルーズ船今後の課題 ～量より質～」

一般社団法人日本海上起重技術協会 理事 沖縄支部長  
株式会社國場組 執行役員専務 与那嶺 恵伸

**03 特集**

・佐世保港の整備(国際クルーズ拠点形成)について

国土交通省 九州地方整備局 長崎港湾・空港整備事務所

・港湾工事における担い手の育成・確保及び働き方改革を推進するための取組み

国土交通省 港湾局 技術企画課 専門官 三浦 健

**14 協会活動**

- ・令和元年度講習試験等のお知らせ
- ・「安全対策委員会」佐世保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 総務部長 鈴木 大吉

**21 会員寄稿「会員の広場」九州支部**

ホーチミン訪問記

株式会社 近藤海事 総務部課長 山下 修平

**24 会員作業船紹介⑥ 関東支部**

組立式200t吊クレーン台船「豊海号」

三国屋建設株式会社

**27 海の匠「登録海上起重基幹技能者の紹介」シリーズ⑦B 中国支部**

株式会社 久栄建設 濱田 太

**28 マリーンニュース「事務局だより」**

**30 インフォメーション「お知らせコーナー・販売図書案内」**

## クルーズ船今後の課題～量より質～

一般社団法人日本海上起重技術協会 理事 沖縄支部長  
株式会社國場組 執行役員専務

与那嶺 恵伸



国土交通省が公表した2018年(1月～12月)の訪日クルーズ旅客数とクルーズ船の寄港回数に関する速報値によりますと、訪日クルーズ旅客数は前年比3.3%減の244.6万人となったものの、クルーズ船の寄港回数は前年比5.9%増の2,928回となり、過去最多を記録しました。港別では、第1位に博多港(279回)、第2位は那覇港(243回)、第3位には長崎港(220回)が入り、九州・沖縄勢がトップ3を占める結果となりました。

特に沖縄県は、那覇港のほか、第5位に平良港(143回)、第9位に石垣港と、前年に引き続き3港がトップ10にランクされたほか、県内10港で計528回を記録し都道府県別の寄港回数では2年連続第1位となりました。その528回中の510回が外国船であることから、中国、台湾、東南アジアから「もっとも近い日本」として認知されてきた証左であると考えられます。さらには、沖縄本島的那覇港のみならず、宮古島の平良港、石垣島の石垣港への寄港も確実に伸長していることから、日本復帰以来、長年の目標であるハワイのよ

うに、ハワイ島、オアフ島、マウイ島、カウアイ島など各島の魅力が海外にも浸透し、観光客が各島に分散かつリピートする観光モデルが沖縄にも芽吹いてきたのではないかと期待感を持っています。

その目標であるハワイが2017年に入域観光客数約940.4万人を記録し6年連続で過去最高を更新するなど、ゆるぎない人気を維持する中で、沖縄県も同年約939.6万人と5年連続過去最高を記録し、観光客数ではハワイに肉薄しています。一方で同年観光消費額ではハワイが約168億ドル、日本円にして約1.9兆円なのに対して、沖縄県は約6,900億円と大きく水をあけられており、観光の量に加えて質の向上が課題となっています。今後は「爆買い」に象徴される家電や土産物等の物質的な消費だけでなく、世界に冠たる(一流の)和食・琉球料理の提供機会拡大や、空手発祥聖地で道場入門といった体験型リゾートの充実など、高度な満足が得られる新たな観光コンテンツの開発が求められますが、それは専門家の論を待つとして、私たちはインフラに携わる者として、量にこだ

わり、さらなる伸長を期する必要があります。

観光消費額をハワイ並みに近づけるために当面は量で質を賄うべく、入域観光客数でハワイを大幅に上回らなくてはなりません。そのための近道はやはり海外クルーズ船の寄港を増やすということになります。もちろん来年には那覇空港第2滑走路が供用され、空路での入域観光客増も見込まれますが、船舶輸送のポテンシャルが圧倒的に大きく、また前述したように近隣諸国からもっとも近い日本であり、クルーズによる海外旅行にはうってつけのリゾート地という観点からも現実的な方策だと思われます。それは、ほぼ空路だけに頼るハワイとの大きな違いであり、優位性があります。

国土交通省は2016年に指定した国際旅客船拠点

形成港湾6港湾（横浜港、清水港、佐世保港、八代港、本部港、平良港）のうち沖縄県内から2港を選びました。このことから、政府がめざす2020年の訪日クルーズ旅客500万人の目標達成に向け、非常に大きな期待を寄せていることがわかります。国から有望視された沖縄本島北部に位置する本部港は同年のクルーズ船寄港目標に88回、平良港も250回の目標を掲げ、既存岸壁の改良・延伸等の施設整備が進捗しています。今後は好調に推移する訪日クルーズ船増加の流れを滞らせることがないように、さらなる需要拡大が見込まれる那覇港をはじめ県内各港も鋭意整備を進めることが極めて重要です。そうすることで沖縄が東アジア・東南アジアに開かれた日本の南玄関としての役割を果たすことができると確信しています。



# 佐世保港の整備（国際クルーズ拠点形成）について

国土交通省 九州地方整備局 長崎港湾・空港整備事務所

## 1. はじめに

佐世保港は、長崎県北部地域の中央に位置する重要港湾で、湾口が狭く奥に広がる形状がヤツデの葉に似ていることから「葉港」と呼ばれる天然の良港です。

明治22年（1889年）に海軍鎮守府が開庁されて以来、佐世保の街は大きく発展し、造船業や重工業を中心とした生産拠点としての役割や、石炭や畜産飼料等の輸入を受け入れる物流貿易港としての役割を担い発展を続けてきました。

しかし、一方では長らく軍港として栄えてきた歴史も持ち、現在でも様々な制限があるため、市民に開かれた水辺が存在しませんでした。

そこで近年、佐世保市中心部に隣接した佐世保港三浦地区において、離島航路、観光旅客船及び鉄道がウォーターフロントで結節する旅客船対応ターミナル整備事業が実施され、景観に配慮した観光船岸壁や緑地、交流拠点用地といった施設が整備され市民に親しまれており、今年（2019年）開港130周年を迎えます。（図-1）

現在の佐世保港の取扱貨物量（2017年）は202万トンで外貨は輸出が鉄鋼95.8%、輸入は飼料原料のとうもろこしが約55%を占め、西九州（長崎県・佐賀県）の畜産業を支援しています。内貨は、移出の約80%が周辺離島へのフェリーやRORO船で運送される貨物で、移入は約40%がエネルギー産業を支える重油と石油製品となっています。



図-1 佐世保港全景

佐世保港の定期航路は、上五島や周辺離島への玄関口として、高速船32便/日、フェリー7便/日が就航しており、生活物資の多くを海上輸送に頼る周辺離島島民の生活にとって必要不可欠となっています。

また、佐世保港の背後圏には「世界で最も美しい湾クラブ」へ加盟した大自然が残る西海国立公園九十九島や大型観光施設ハウステンボスなどがあり、さらに日本近代化の歴史が残る「佐世保鎮守府」や日本磁器の故郷として親しまれている「三川内焼」が2016年日本遺産に認定されるなど、豊富で多様な観光資源を有しており、2014年から東アジアに近接する地理的な優位性を活かした国際旅客船の受入を開始するなど、佐世保市は「国際観光の活性化と観光都市機能の強化」の実現に向けた取り組みを推進しています。

## 2. 佐世保港のクルーズ船の寄港状況

佐世保港では、三浦地区において2013年までは日本船社が運航するクルーズ船を年1回受け入れる程度でしたが、2014年4月供用の7万トン級岸壁や2015年4月供用の国際ターミナルの整備を契機に年々国際旅客船の寄港回数が増加し、2018年7月には16万トン級岸壁への延伸整備が完了し、2018年の寄港回数は全国8位(外国船社5位)となる108回(外国船社105回)と急増しています。(図-2)

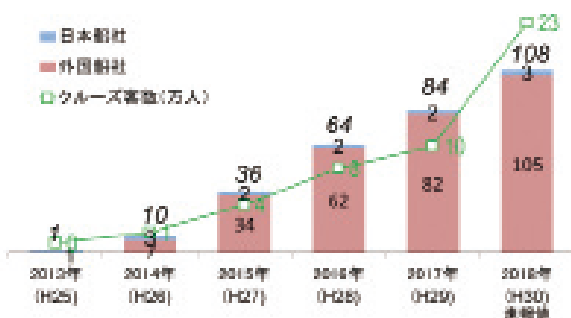


図-2 佐世保港のクルーズ船寄港回数の推移

## 3. 佐世保港における国際旅客船拠点計画

佐世保港は、2017年1月に「官民連携による国際クルーズ拠点を形成する港湾」に選定され、同年7月に「国際旅客船拠点形成港湾」に指定されたことを受け、国際旅客船が安定的に寄港できる岸壁を「三浦地区」及び「浦頭地区」に整備し、優れた佐世保港の強みを十分に活かした受入体制を構築することで、東アジアから訪れる国際旅客船のゲートウェイ機能を有した全国展開できる拠点形成を目指しています。具体的には運用開始年2020年の国際旅客船の年間寄港回数を295回、4年後の2024年の年間寄港回数を395回に設定しています。

## 4. 浦頭地区におけるクルーズ拠点整備の取り組み状況

三浦地区における整備は2018年7月に完了し供用を開始していますが、岸壁の一部が海上自衛隊と共同使用になることから、7万トン級を超える大型国際旅客船の寄港回数は年間100日程度としており、自衛隊使用時は7万トン級以下の客船を受け入れることにしているため、目標を達成するため新たな国際旅客船受入拠点として「浦頭地区」に2017年度より施設整備を進めています。

浦頭地区の施設整備における主な役割分担は、14万トン級に対応した係留施設や水域施設を国土交通省が整備し、周辺交通対策としての臨港道路や大型バス等の駐車場等の基本施設と照明施設等は港湾管理者である佐世保市が整備し、受入促進施設の旅客ターミナルビルの整備・運営をカーニバル社が実施することとしています。(図-3)

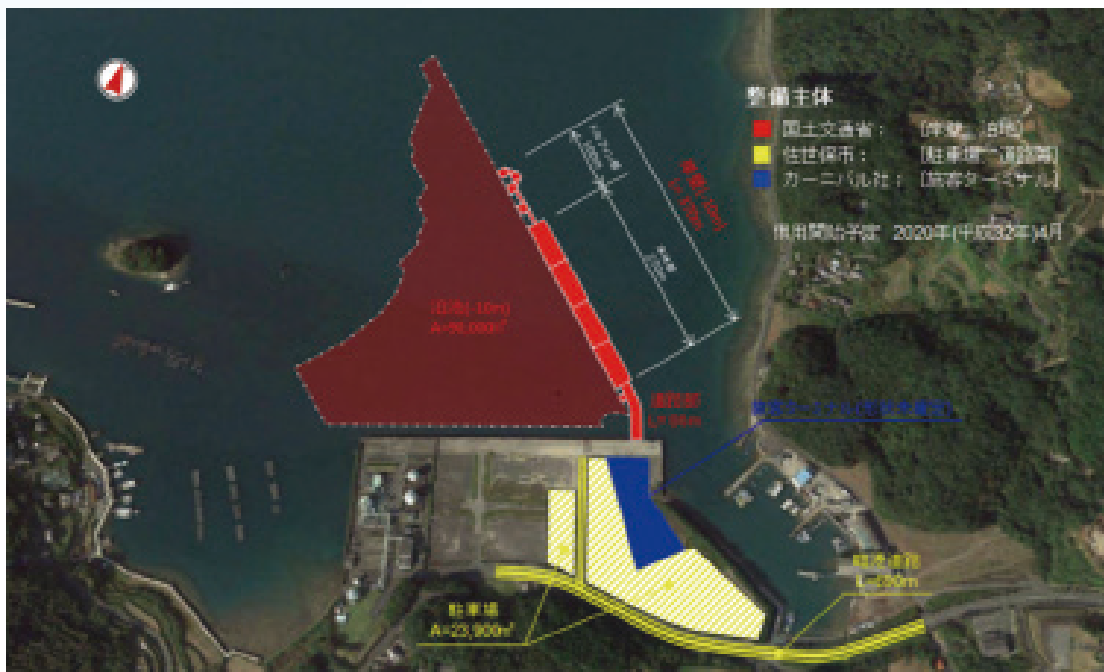


図-3 施設配置計画図

### 5. 国土交通省の整備状況

国土交通省が担当している係留施設(-10m)については、2020年4月に供用させるため急速施工が可能であること、経済性が良いこと及び環境の影響等を考慮し、ジャケット及びドルフィン構造を採用してい

ます。短期間に整備するには、現地工事の工期短縮と各種工事の同時施工となることから、競合する現地工事間の綿密な作業船配置計画、効率的な工程立案、関連事業者間の情報共有・調整により、一元的な事業の進捗管理が必要になってきます。(図-4)

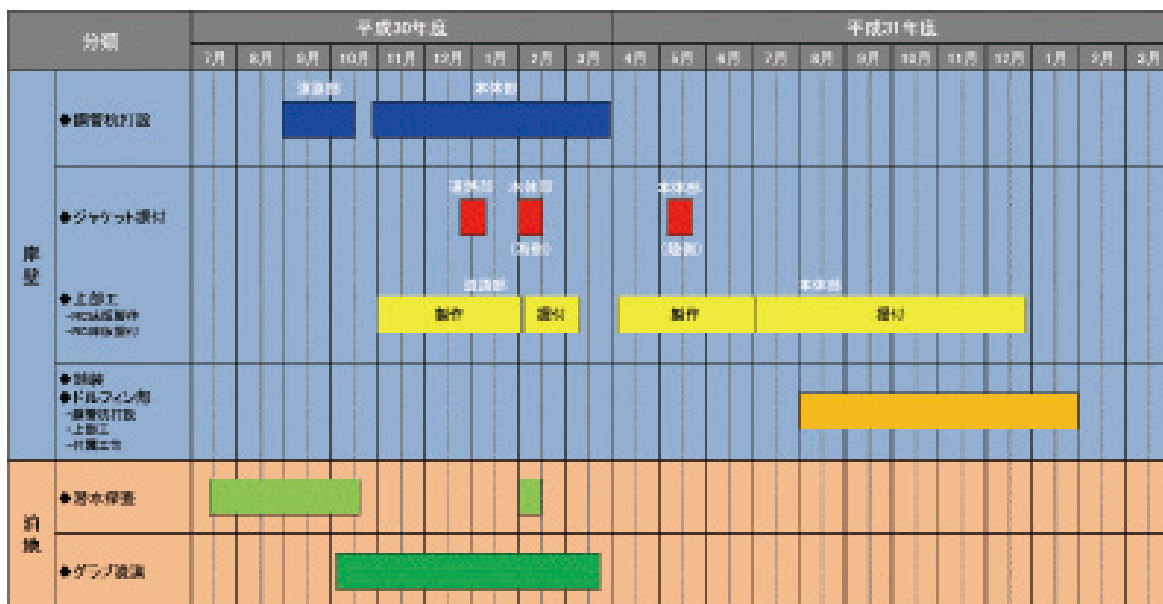


図-4 概略工程(国土交通省現地作業)

また、施工海域の条件として、①養殖漁業への配慮、港内の赤潮対策等周辺海域の環境保持②岩盤支持層への確実な根入れを可能とする施工③更には施工海域の安全を確保しなければいけません。

## 6. 道路部・岸壁本体部 (ジャケット工法)

ジャケット式栈橋の本体部であるジャケットの施工方法は、支持杭となる鋼管杭にジャケットを据付ける杭先行型を採用しています。杭打は周辺環境に配慮し、低振動、低騒音工法及び汚濁防止枠を使用し、また、岩盤部根入れを確実に施工するため、鋼管杭打設はドーナツオーガ工法で施工しました。

杭先行型の施工においては、杭の出来形精度が重要となります。岸壁本体部の本施工現場は、陸上の測量ポイントから鋼管杭までが最大500mの距離があったため、鋼管杭の出来形精度を確保するため、当現場の測量方法としては、陸上から正面と側面から通常のトランシットとISチュービングを使用して鋼管杭の高さ、位置を2重で確認しながら誘導を実施しました。杭打船ではオペレーターが、ISチュービングのモニターを確認しながら操作し、操舵室ではバラストを調整するなど、水平・垂直を保ちながら緻密な施工により、結果、鋼管杭の出来形精度は、全て、 $\pm 5\text{cm}$ 以内(実績値最大4.5cm)を確保できています。(写真-1)

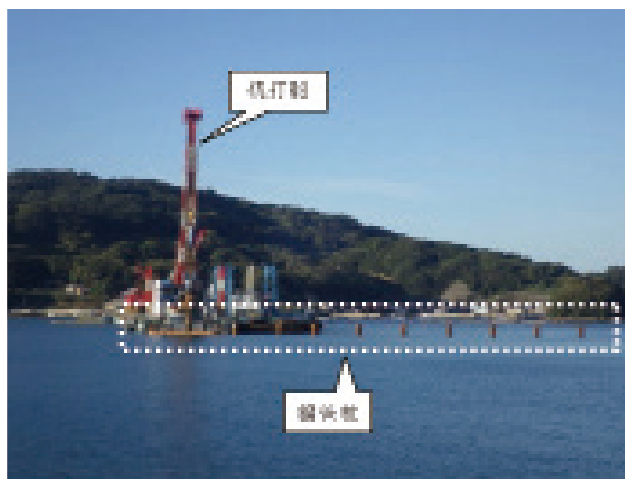
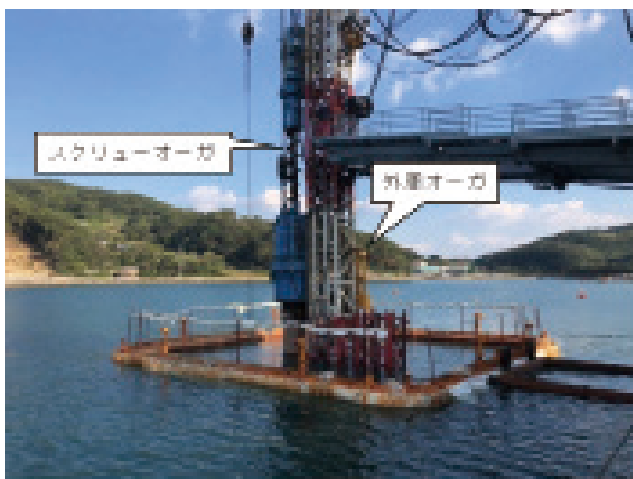


写真-1 鋼管杭打設状況



岸壁本体部のジャケット運搬から据付については、北九州の工場で作成したジャケット(67m×20m、重量約300t)を台船に搭載のうえ、海上運搬し浦頭岸壁に接岸後、700t吊りの起重機船で吊上げ、14本の先行打設した鋼管杭にレグを合わせ、正面と側面からの測量、誘導により微調整しながら据え付けました。(写真-2~5)

杭打船と起重機船の高い性能と技術力及び適切な施工管理により、高精度なジャケット据付を実現しています。

なお、道路部のジャケット2基については、2018年12月に、岸壁本体部4基のうち、海側2基については、2019年2月上旬に据付を完了しており、2019年5月上

旬に岸壁本体部最後の2基を据え付ける予定です。

## 7. 道路部・ジャケット本体部(床版製作・据付)

ジャケット上面に、据え付ける床版については、工期短縮、品質確保のため分割したプレキャストブロック(床版ブロックと称す)を別途陸上で製作し、据え付け後の床版ブロック間に間詰めを配する構造としています。間詰めには床版ブロックから張出した鉄筋及びジャケットとの一体化を図るスタッド筋が施されるため、床版ブロックの海上据付に際し、通常ブロック据付よりも慎重な据付作業になるため、レバーブロック等によ



写真-2 ジャケット運搬



写真-3 ジャケット据付①



写真-4 ジャケット据付②



写真-5 ジャケット据付③

り微調整をおこないつつ施工しました。(写真-6)



写真-6 床版ブロック据付状況

## 8.ドルフィン部整備

岸壁本体部沖合部のドルフィン4基及び道路部に接する1基(鋼管杭施工は平成30年度施工済)については、2019年度から施工します。

ドルフィンについては、鋼管杭により上部工を支持する構造であり、使用する鋼管杭は径1,500mm、根入れ長11.25m~15.75mの支持杭となっています。

また、杭配置として、一部斜杭構造を有し杭施工には高度な施工管理が必要となってきます。

施工手順として、海上から鋼管杭を本体部杭同様ドーナツオーガ工法にて打設し、上部コンクリートを施工し渡橋で連結する計画です。(図-5)



図-5 ドルフィン配置

## 9.おわりに

2019年3月末現在、私たち長崎港湾・空港整備事務所が担当している「水域施設」(泊地-10m)は現地整備が完了し、「道路部86m」(岸壁本体部と既設岸壁を繋ぐ部分)は鋼管杭打設、ジャケット据付及び上部工まで概成、「岸壁本体部270m」の鋼管杭打設は完了し、ジャケット据付は海側135mが完了していま



写真-7 施工状況(全景)



写真-8 施工状況(海上)

今後、佐世保市、カーニバル社により整備する、駐車場、ターミナルビル等陸域施設整備も本格化してくることから、2020年4月の供用開始に向け本事業を円滑に推進していくために、佐世保市やカーニバル社とも十分連携を取り、地元の皆様に事業内容についてしっかり説明を行い、引き続き安全に留意しながら事業を進めて参ります。

最後に、当該事業の短期間での整備、難易度が高い施工条件、狭隘な作業環境にも拘らず、円滑な事業進捗に際し、関係各位のご理解ご協力に感謝する次第です。

# 港湾工事における担い手の育成・確保及び働き方改革を推進するための取組み

国土交通省 港湾局 技術企画課 専門官 三浦 健

## 1 はじめに

四方を海に囲まれている我が国において、港湾は、経済成長や国民生活を支える物流・人流の社会資本として、重要な役割を担っている。

他方、港湾整備を含む建設業においては、少子高齢化による生産年齢人口の減少に伴い、技術者や技能労働者の不足が懸念されている中、国土交通省では今後の社会資本整備を推進するため、現在及び将来にわたる建設工事の適正な施工や品質確保のための担い手の育成・確保と、より良い労働環境の改善等を目指す働き方改革の実現へ向けた取組みを進めている。

ここでは、今後の港湾の建設を推進するにあたり、引き続き「担い手の育成・確保」「働き方改革」「生産性向上」の3本柱を中心に、これまでの取組みと併せて、2019年度に港湾関係直轄事業等で実施する新たな評価及び見直し(拡大)の取組みについて紹介する。

## 2 2019年度に実施する新たな評価及び見直し(拡大)の取組みについて

### (1) 総合評価における作業船「新造」の評価項目の追加

港湾工事において、作業船は必要不可欠であるが、作業船の保有は企業努力で確保されているところである。一方、作業船の隻数は年々減少し、これまで港湾工事の品質確保のために、作業船の「保有形態」及び「環境性能」に対して評価を行ってきたが、新たに「新造」に対しても評価を行う。

作業船を使用する工事を対象に、競争参加資格要件を満たした企業が保有している作業船を当該工事で使用することを前提に、従来の「保有形態」及び「環境性能」(※1)に加えて、平成22年7月以降に「新造」(※1)した作業船を新たな評価項目として評価を行うこととしている。(図1参照)

(※1)：競争参加資格要件を満たした企業が作業船を保有するとともに「海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律第19条の3」に基づく「窒素酸化物排出量に係る放出基準」(平成22年7月施行)を満足しているものを対象とする。

#### 【現状】

項目	配点		満点
	保有形態	環境性能	
自社保有	2	2	4
共有	2	2	4

#### 【変更】

項目	配点			最大
	保有形態	新造	環境性能	
自社保有	2	2	1	4
共有	2	2	1	4

※「企業の能力等」「技術者の能力等」「地域貢献度・精通度等」の合計が40点の場合

※『環境性能』と『新造』の重複した評価はしない

図-1 総合評価における作業船保有等の評価の見直し(拡大)

## (2) 休日確保評価型による工事成績評定の 加点条件の緩和

2018年度から取り組んでいる休日確保評価型について、陸上工事及び海上工事に関わらず、全工事を対象に加点条件を緩和し、休日確保への意欲向上を目指す。

工事現場における適切な休日確保を促すため、休日確保を達成した工事に対して、工事成績評定にて加点評価を行うこととし、従来は「週休2日」若しくは「4週8休」のみ達成した工事を評価してきたが、2019年度からは「週休2日」若しくは「4週6休から4週

8休」まで休日確保の加点条件を緩和し、評価の見直し(拡大)を行うこととしている。(図2参照)

## (3) 電子入札システム申請手続きの簡素化

電子入札システム申請時において、入札手続き期間中に応募者から提出された工事实績等の申請書類に記載しているコリンズ番号を確認することにより、競争参加資格要件の証明資料となる特記仕様書等の提出資料の削減を図り、申請手続きの簡素化につなげることを目的としている。これにより、約9割の提出資料の削減が可能になる。(図3参照)



図2 休日確保評価型における工事成績評定の加点条件の緩和

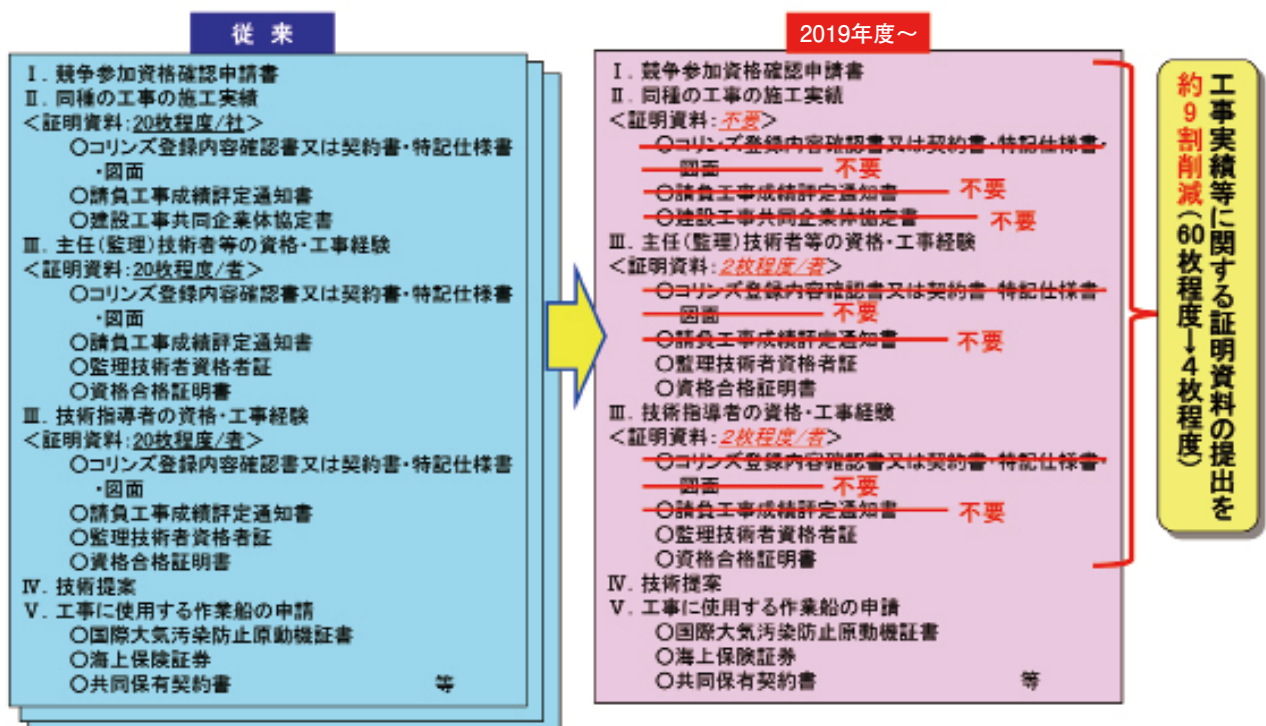


図3 電子入札システム申請時における申請手続きの簡素化

#### (4) 工事及び業務における書類の削減

業務を効率化し現場担当者の負担軽減を図るため、引き続き、工事書類の削減に向けた「提出書類の集約化」「提出書類の抑制」「二重提出の防止」の3本柱を中心に取り組みを行っている。

具体的には、「提出書類の集約化」として、これまで提出していた様式の情報(履行報告書、実施工程表、休日作業願、立会願、材料検査願、施工状況検査願、主要船舶機械搬入・搬出通知)を週間工程表に集約することにより、提出する書類を削減する。

「提出書類の抑制」として、安全教育・訓練の実績報告は開催概要のみ提出、生コンの品質管理の試験結果は管理表のみ提出、出来形管理の写真撮影は代表1サイクルのみ提出とするなど提出書類を抑制する。

また、紙と電子による「二重提出の防止」として、受注者は社内検査等の紙資料を併用した電子検査を

希望する場合には、発注者は紙資料と併用した電子検査を行うことができるものとするが、発注者は、受注者が所有する社内検査等の紙資料の現物またはその写しの納品を要求しないものとする。

なお、電子検査にあたっては、電子納品等運用ガイドライン等を参考に電子検査を推進する。(図4参照)

#### (5) 業務三者会議(発注者・設計受注者・土質調査者)の開催(試行)

地盤条件の設定を慎重に行うべき設計条件について、工事目的物の品質確保や工事の手戻り防止のため、設計時における地盤条件を主とした設計思想(条件)の伝達及び情報共有を図ることを目的として業務三者会議(発注者・設計受注者・土質調査者)を開催する。

会議開催の対象は、地盤条件が複雑又は特殊などの理由により、外注による基本設計業務を対象と

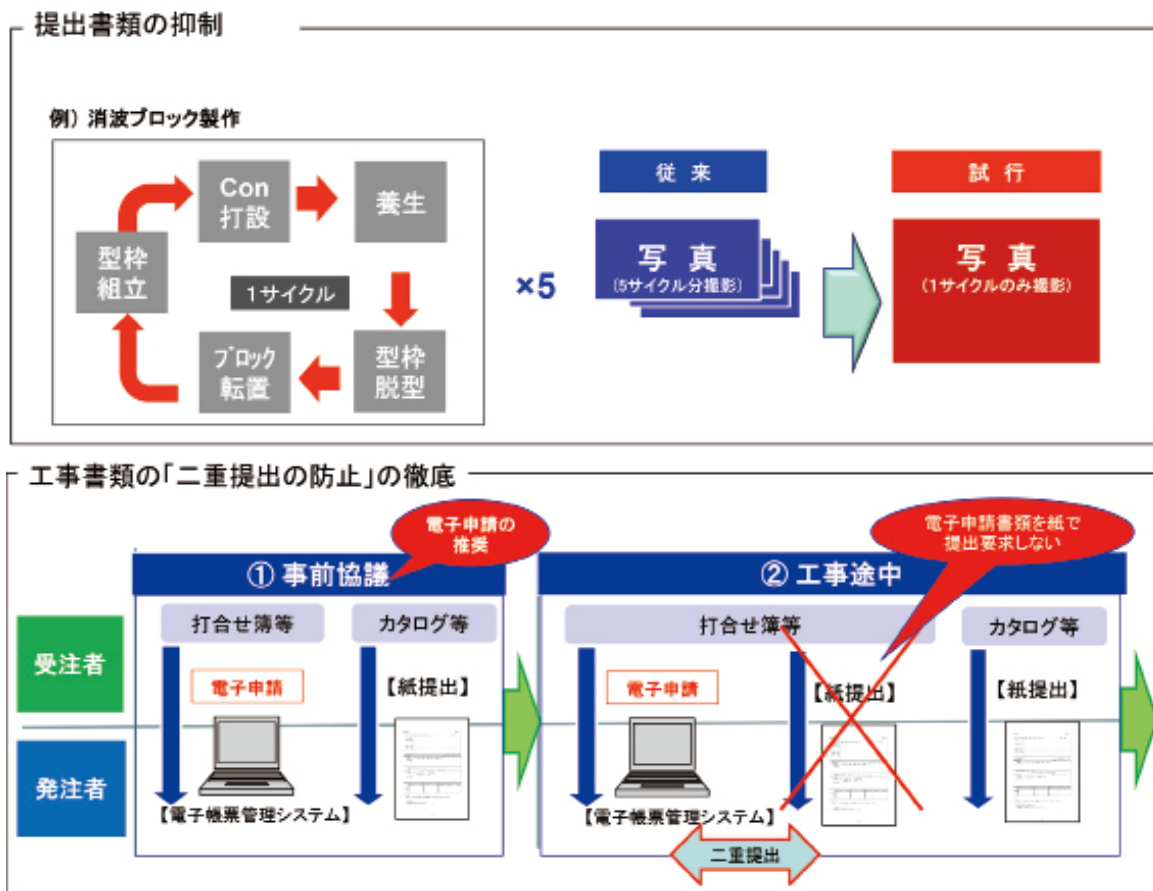


図4 工事書類削減の取組み

し、開催時期は基本設計業務の受注者が業務を着手する前に開催する(複数開催も可)。(図5参照)

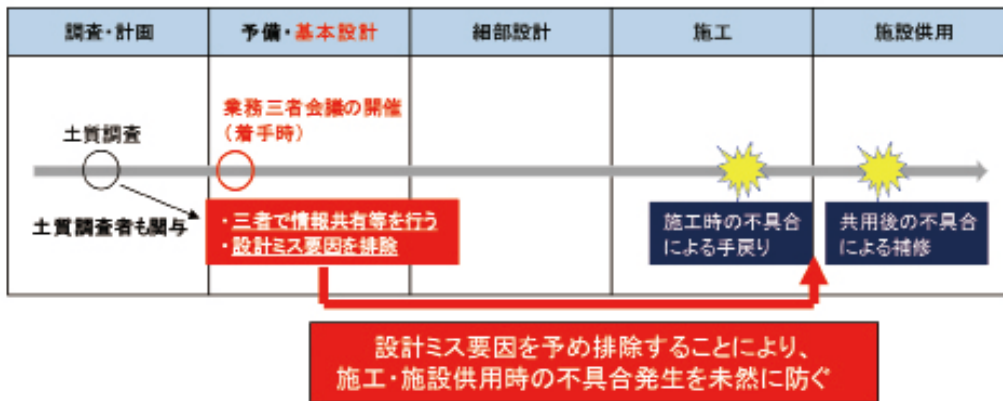
### (6) 業務における受発注者間の業務スケジュール進捗表の情報共有

受発注者間でスケジュールの情報共有を図りながら業務を進めることにより、成果品の品質向上を図る。業務内の各作業に対して、スケジュール進捗表により、

「課題・問題点」「確認事項」「確認事項に対する回答期限」「今後の予定」等を共有し、相互に確認し合いながら進めることで業務の効率化と成果の向上を図ることを目的としている。

また、受発注者双方はスケジュール進捗表により、業務の進捗状況等について定期的に情報共有する。(図6参照)

#### <調査・計画～施設供用までにおける業務三者会議の位置付け(イメージ)>



**<業務三者会議の主な内容>**

- 【発注者】地盤条件を主とした設計条件の説明
- 【受注者】地盤条件を主とした設計条件の確認、質問等
- 【土質調査者】土質調査結果の補足説明

図5 業務三者会議の開催(試行)

#### 業務スケジュール進捗表(イメージ)

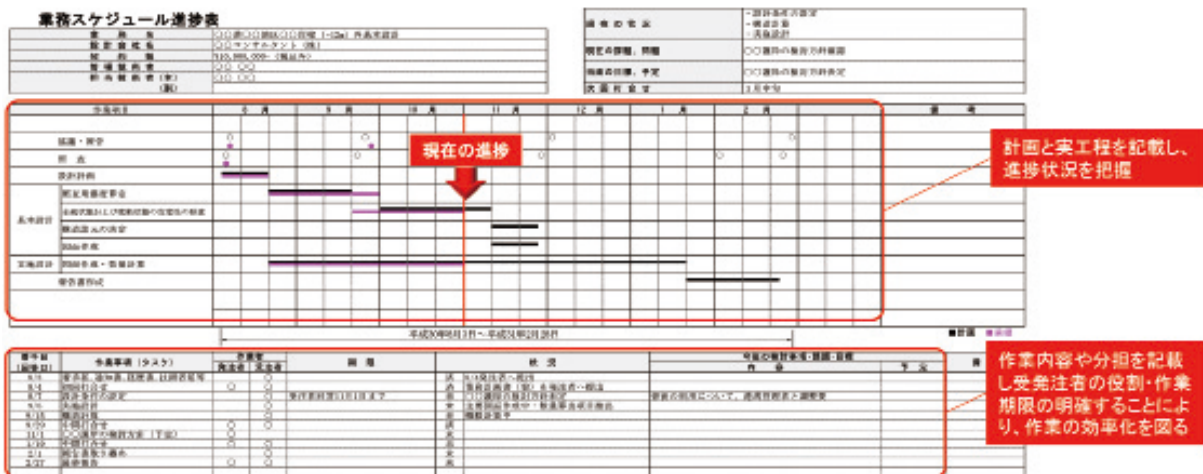


図6 業務スケジュール進捗表における情報共有(試行)

### 3 低入札価格調査基準の範囲を 10年ぶりに改定

国土交通省が発注する工事及び調査・設計等の業務における低入札価格調査基準を平成31年4月1日より改定します。

#### 【改定項目】

#### 1. 工事の低入札価格調査基準

##### <工事>

低入札価格調査基準の範囲を0.70～0.90から0.75～0.92へ改定します。

(図7-1参照)

#### 2. 業務の低入札価格調査基準

##### <測量>

低入札価格調査基準の範囲を0.60～0.80から

0.60～0.82へ改定します。

##### <地質>

低入札価格調査基準の算定に使用する諸経費の算入率を0.45から0.48へ改定します。

(図7-2参照)

### 4 おわりに

今回紹介した各種の取り組みは、関係団体等からの要請や意見交換等を踏まえ、港湾局として行っているものであり、今後も魅力ある建設現場の構築等を進めるとともに、担い手の育成・確保や働き方改革等を実現するため、建設現場における適切な休日確保や労働環境の改善、意識の改革等について、全力で進めて参る所存である。今後とも、皆様方には一層のご支援、ご協力をお願いしたい。

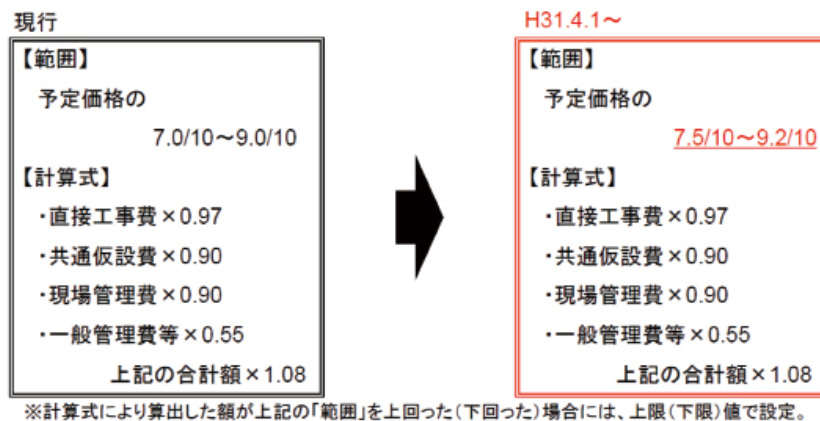


図7-1 工事の低入札価格調査基準

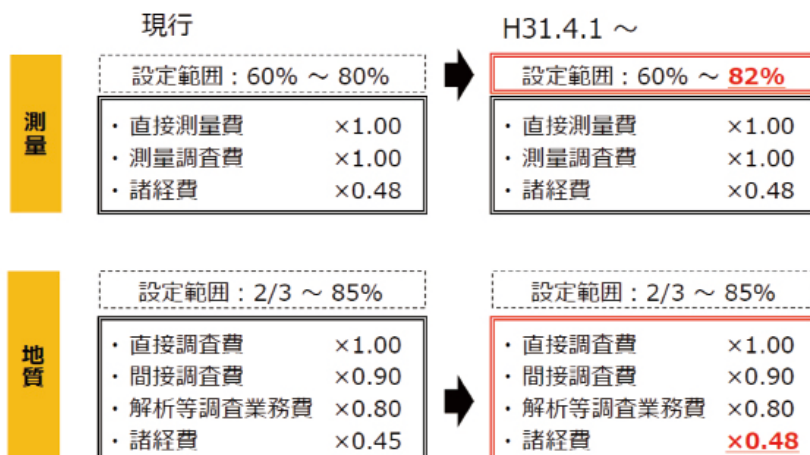


図7-2 業務の低入札価格調査基準

## 令和元年度 講習試験等のお知らせ

令和元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	令和元年10月17日(木)～18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)
福岡	令和元年10月24日(木)～25日(金)	福岡商工会議所(福岡市博多区博多駅前2-9-28)

### [2] 海上起重作業管理技士

開催地	開催日	会場
東京	令和元年10月4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	令和元年10月11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	令和元年11月1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	令和元年9月5日(木)	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	令和元年9月12日(木)	兵庫県民会館(神戸市中央区下山手通4丁目16の3)
福岡	令和元年9月19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、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」 佐世保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31年1月16日（水）に国土交通省九州地方整備局の発注工事「平成30年度佐世保港（浦頭地区）岸壁工事（-10m）築造工事」（受注者 若築・吉田特定建設工事共同企業体）の、杭打作業に使用する杭打船「わかくす号」（シーテック(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、工事概要説明を受けた後、船内パトロールを実施しました。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、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、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、順次目視により点検・確認しました。

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、オイルフェンス置場等について、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、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。



意見交換



点検状況

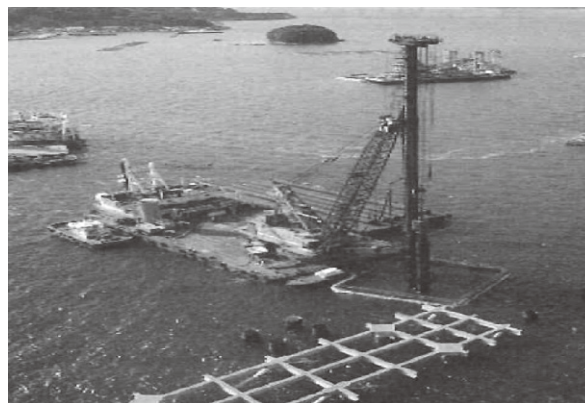
おわりに、安全パトロールの実施場所を提供していただいた国土交通省九州地方整備局長崎港湾・空港整備事務所、ご多忙中にもかかわらず、丁寧な工事説明などをいただいた若築・吉田特定建設工事共同企業体の武田様、石原様、わかくす号の松本様及び関係者皆様には大変お世話になりました。この場をかりて御礼を申し上げます。

今回、安全パトロールを実施した委員は、下記のとおりです。

- 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 野澤 良一

<参考>

杭打船「わかくす号」の主要目等は以下のとおりです。



杭打船「わかくす号」

建造年	長	幅	深さ	形式・ラム質量
1995年	45m	20m	3m	油圧・11.5t

# 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 総務部長 鈴木 大吉

## 【はじめに】

3月1日に行われた「平成30年度 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。会議で話された施策や取り組みについて報告します。

この会議では、国、地方公共団体、各種団体の取り組みについて報告する場となっています。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っている一般財団法人建設業振興基金が、国土交通省より委託を受け実施しています。

## 【国（国土交通省・厚生労働省・文部科学省）の施策の説明】

1番目に国土交通省土地・建設産業局建設市場課長の小笠原憲一様から「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、処遇改善に向けた取り組みとして、(1) 実勢を反映した設計労務単価の設定については、7年連続の引き上げにより、全国全職種平均値の公表を開始した平成9年度以降で最高値に成ったとのこと。(2) 建設キャリアアップシステムの構築では、システムを活用した能力評価の導入により、技能者の処遇改善を進め

2. 処遇改善に向けた取組 (4) 建設業における働き方改革		国土交通省
改正労働基準法における建設業の時間外労働規制		
<p>○ 平成31年4月1日より改正労働基準法が施行</p> <p>○ 建設業においても、改正労働基準法の施行から5年後に罰則付きの時間外労働規制の適用</p>		
改正労働基準法(平成31年4月1日施行)		
	現行規制	改正労働基準法(平成30年6月29日成立)
原則	<p>≪労働基準法で法定≫</p> <p>(1) 1日8時間・1週間40時間</p> <p>(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</p> <p>(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)</p>	≪同左≫
36協定の 限度	<p>≪厚生労働大臣告示：強制力なし≫</p> <p>(1) ・原則、月45時間かつ年360時間</p> <p>・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)</p> <p>(2) ・建設の事業は、(1)の適用を除外</p>	<p>≪労働基準法改正により法定：罰則付き≫</p> <p>(1) ・原則、月45時間かつ年360時間</p> <p>・特別条項でも上回ることを出来ない時間外労働時間を設定</p> <p>① 年720時間(月平均60時間)</p> <p>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ことを出来ない上限を設定</p> <p>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)</p> <p>b. 単月100時間未満(休日出勤を含む)</p> <p>c. 原則(月45時間)を上回る月は年6回を上限</p> <p>(2) 建設業の取り扱い</p> <p>・施行後5年間 現行制度を適用</p> <p>・施行後5年以降 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(c)が、将来的には一般則の適用を目指す。</p> <p>※ 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ならない</p>

〈資料：改正労働基準法における建設業の時間外労働規制〉

ていくとのこと。(3) 社会保険加入の推進・徹底については、未加入企業に対して建設業許可・更新を認めない仕組みとすべく、建設業法改正を検討しているとのこと。(4) 建設業における働き方改革の取り組み状況については、改正労働基準法における建設業の時間外労働規制についての報告がありました。最後に、多様な人材の活用の一つとして、建設分野における外国人材の受け入れが平成31年度から始まるとの報告がありました。

2番目に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若年者・キャリア形成支援担当参事官付企業内人材開発支援室の山崎泰克室長補佐の2名の方に「厚生労働省における建設人材確保・育成に係る取組について」話していただきました。

厚生労働省の施策として、建設事業主等に対する助成金による支援がメインとなっています。当協会が行っている登録海上起重技術基幹技能者講習も助成金の対象になっております。建設キャリアアップシステムへ登録した者は、平成31年度から賃金助成が10%増しとなります。また、労働基準法改正による時間外労働等改善助成金による支援が来年度は拡充されるとのことです。

3番目に文部科学省総合教育政策局地域学習推進課の大畑摩利子生涯学習官で、「土曜学習応援団への登録について」のお話がありました。土曜学習応援団とは、平日の授業や放課後、土曜日、日曜日、夏休み等の長期休暇において、民間企業・団体・大学等により、子供たちへ、出前授業や施設見学等の教育プログラムを提供していただく活動とのことでした。

建設事業主等に対する助成金の概要		H31 予定額 5,902,043千円 (H30予算額 5,326,625千円)
<p><b>トライアル雇用助成金</b></p> <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、試用雇用を行った場合に支給されるトライアル雇用助成金（一般・障害者トライアルコース）に上乗せ助成</p> <p>【助成額】 原則1人あたり月4万円（3ヶ月） } 一般・障害者トライアルコース助成金</p> <p>1人あたり月4万円（最大3ヶ月） } 本コースの上乗せ助成</p>	<p><b>人材確保等支援助成金</b></p> <p>◆ 雇用管理制度助成コース（建設分野）</p> <p>○就業規則や労働協約の変更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】 ※人材確保等支援助成金のうち雇用管理制度助成コースに上乗せ助成</p> <p>(1)定着改善：計画終了後1年間の離職率改善目標達成 ⇒ 57万円 } 雇用管理制度助成コース</p> <p>(2)入職改善：計画終了後1年間の若年者・女性の入職率が目標を達成 ⇒ (1)に加え、57万円 } 本コースの上乗せ助成</p> <p>(3)入職改善：計画終了後3年間の若年者・女性の入職率が目標を達成 ⇒ (1)(2)に加え、85.5万円</p> <p>○ 就業規則や労働協約の変更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】 66,500円/人年(最大3年間)</p>	
<p><b>人材開発支援助成金</b></p> <p>◆ 建設労働者認定訓練コース</p> <p>○能開法によ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】 ①経費助成 補助対象経費の16.7% ②賃金助成 3,600円/人日 ③生産性向上助成 ②の場合 1,000円/人日（制度要求）</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>○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>【対象となる取組例】 現場見学会、体験実習、インターンシップ等の建設業の魅力を伝える取組 など</p> <p>【助成率】 経費助成 中小建設事業主 60% 中小建設事業主以外 45% など</p>	
<p>◆ 建設労働者技能実習コース</p> <p>○若年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</p> <p>【対象となる技能実習】 ○安衛法による教育、技能講習、特別教育 ○能開法による技能検定試験のための事前講習 ○教育訓練給付金の支給対象となっている建設業法で定める技術検定に関する講習（「進字制」、「eラーニング方式を含む遠隔制」）【新規】など</p> <p>【助成率・額】</p> <p>1 中小建設事業主（※支給対象：男性・女性労働者）</p> <p>(1) 労働者数20人以下</p> <p>①経費助成 75% ②賃金助成 7,600円/人日 &lt; 8,360円/人日【新規】 &gt; ③生産性向上助成 ①の場合 15%、②の場合 2,000円/人日（制度要求）</p> <p>(2) 労働者数21人以上</p> <p>①経費助成 35歳未満 70% 35歳以上 45% ②賃金助成 6,650円/人日 &lt; 7,315円/人日【新規】 &gt; ③生産性向上助成 ①の場合 35歳未満 15% 35歳以上 15% ②の場合 1,750円/人日（制度要求）</p> <p>2 中小以外の建設事業主（※支給対象：女性労働者）</p> <p>①経費助成 60% ②生産性向上助成 ①の場合 15%（制度要求） 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 60% など</p> <p>※ 人材開発支援助成金（建設労働者認定訓練コース、建設技能者技能実習コース）については、生産性要件の適用を成果主側へ変更（生産性向上助成：3年後に支給）。</p> <p>※ 人材開発支援助成金（建設技能者技能実習コース）の賃金助成 &lt;&gt; 括弧内は、建設キャリアアップシステム技能者情報登録者の場合。（平成31年度限り）</p> <p>※ 人材確保等支援助成金の【助成額】【助成率】は、生産性要件を満たさなかった場合の金額・率。生産性要件を達成した場合は、上乗せして支給。</p>	20

〈資料：建設事業主等に対する助成金の概要〉

時間外労働等改善助成金（拡充）					
平成31年度予定額 6,261,208（3,501,528）千円					
時間外労働の上限規制等に対応するため、生産性を高めながら働く時間の縮減に取組む中小企業・小規模事業者や、傘下企業を支援する事業主団体に対する助成を行う					
コース名	助成概要	支給要件	助成率	上限額	助成対象
時間外労働上限設定コース 予定額 2,053,963千円 (1,919,015千円)	時間外労働の上限設定を行う中小企業事業主に対し助成	月80時間を超える等の特別条項付き36協定を締結し、現に当該時間を超える時間外労働を複数月行った労働者がいる（単月に複数名が行った場合を含む）中小企業事業主が、助成対象の取組を行い、時間外労働の上限設定を行うこと	費用の3/4を助成 ※事業規模30名以下かつ労働能率の増進に資する設備・機器等の経費が30万円を超える場合は、4/5を助成	①平成31年度又は平成32年度に有効な36協定において、時間外労働の上限を月45時間、年360時間に設定した場合⇒上限150万円等 ※月45時間を超え月60時間以下の設定に留まった場合⇒100万円等 ②更に、週休2日制とした場合、その度合いに応じて上限額を加算 ※4週当たり4日増100万円、3日増75万円、2日増50万円、1日増25万円 ③ 上限額の合計は200万円	労働時間短縮や生産性向上に向けた取組 ①就業規則の作成・変更 ②労務管理担当者・労働者への研修（業務研修を含む） ③外部専門家によるコンサルティング ④労務管理用機器等の導入・更新 ⑤労働能率の増進に資する設備・機器の導入・更新 ⑥人材確保に向けた取組等
勤務間インターバル導入コース 予定額 1,104,767千円 (1,027,974千円)	勤務間インターバルを導入する中小企業事業主に対し助成	助成対象の取組を行い、新規に9時間以上の勤務間インターバル制度を導入すること		勤務間インターバル時間数に応じて ・9時間以上11時間未満：80(40)万円 ・11時間以上：100(50)万円	
職場意識改善コース 予定額 97,997千円 (128,099千円)	年次有給休暇の取得促進、所定外労働の削減等を推進する中小企業事業主に対し助成	助成対象の取組を行い、以下の目標を達成すること ①特に配慮を必要とする労働者に対する休暇の付与等の規定を整備すること ②月間平均所定外時間数を5時間以上削減すること		上限額：100万円	
団体推進コース 予定額 3,004,481千円 (426,440千円)	3社以上の中小企業事業主団体において、傘下企業の時間外労働の上限規制への対応に向けた取組を行う事業主団体に対し助成	事業主団体が助成対象の取組を行い、傘下企業のうち1/2以上の企業について、その取組又は取組結果を活用すること	定額	上限額：500万円 ※都道府県又はブロック単位で構成する事業主団体（傘下企業数が10社以上）の場合は上限額：1,000万円	①市場調査 ②新ビジネスモデルの開発、実験 ③好事例の周知、普及啓発 ④セミナーの開催 ⑤巡回指導、相談窓口の設置等

〈資料：時間外労働等改善助成金（拡充）〉

## 【（一財）建設業振興基金）の取組の説明】

（一財）建設業振興基金経営基盤整備支援センターの川浪人材育成支援担当部長から「建設業振興基金における担い手確保・育成対策について」の説明の中で、2つのWebサイト「建設技能トレーニングプログラム（略称:建トレ）」及び「建設現場へGO!」の紹介がありました。“建トレ”は、富士教育訓練センターが国土交通省の委託により実施している事業です。この建設技能トレーニングプログラムは、22職種の基礎教材と主要6職種の職長教材が収録されており、スマホ・タブレット・パソコンから、インターネットで簡単に閲覧できますので、建設現場の個人学習や企業での講習会など、建設業の人材育成に活用して欲しいとのことです。“建設現場へGO!”は、イベントカレンダーで人材確保・育成に関する会議やイベント等の日程や情報を閲覧でき、情報の掲載も可能です。また、実施後には、取組事例の登録をお願いしたいとのことです。

“建トレ”“建設現場へGO!”で検索し、実際にWebにアクセスしてみてください。

## 【各団体からの事例発表】

「各団体が行う担い手確保に関する取り組みについて」は、富士教育訓練センターからの報告がありました。学校の先生は、免許状の有効期間満了前に更新講習を受講しなければならないが、工業高校の先生の更新講習を富士教育訓練センターは受け入れて来ていること。最近では、工業高校の先生だけでなく、中学校や、小学校の先生やそれ以外にも、建設業に関わりのない先生からの講習希望が増えているとのことでした。

## 【終わりに】

建設産業人材確保・育成推進協議会全国担当者会議の報告は以上ですが、会議の資料の一部を協会HPの会員専用ページに載せておきますのでご覧下さい。

# ホーチミン訪問記

株式会社 近藤海事 総務部課長 山下 修平

2018年8月、初めてベトナムのホーチミン市を訪れました。経済発展が進み、エネルギーで異国情緒があふれるアジアの都市を肌で感じることができました。

## ● ホーチミン市とは

かつてサイゴンとして知られていたホーチミン市は、ベトナムの経済、教育訓練、観光、科学技術、および国際取引の中心地です。経済開発を最優先課題に据え、社会制度の充実を図って生活水準の向上に努めてきました。面積2,095km<sup>2</sup>、人口752万人、および人口密度3,589人/km<sup>2</sup>です。面積は日本の岐阜県高山市（日本一大きい）、人口は愛知県、および人口密度は千葉市と同じくらいです。（ホーチミン市の情報はアジア太平洋都市サミットのホームページをご参照ください。↓

<http://apcs.city.fukuoka.lg.jp/city/vietnam/hochiminh/index.html>



図-1 ホーチミン市の位置

## ● ひと言で表すと“バイク王国”！

現地の空港に降り立つや否や、到着ゲートでいわゆる“出待ち”する人々の多さと活気にまず圧倒されました。それも束の間、ホテルまでタクシーに乗り込むと、とてつもない数のバイクが走っていて、すぐさま取り囲まれてしまいました。ホーチミンでは断然、自動車よりバイクのほうが強い。まるで蟻の大群が象を動かしてしまうようでした。数の理論とはこういうものかと妙に納得させられました。



写真-1 バイク王国

写真-1はスクランブル交差点です。一応、信号機が交通整理していますが、バイク数が圧倒的に多く、信号が変わる間隔も短いので、結局のところ、四方八方からバイクが入り乱れます。さらにはこの荒波の中に数台の自動車が巻き込まれます。日本人から見るとカオス（混沌）状態ですが、不思議と事故は起きません。

また、図-2のような三車線で、直進・右折とも同時に青信号になります。真ん中レーンの右折車と右端レーンの直進車は、お互いをよけながら走らないといけません。

どうしてそんな難しいことをと啞然としましたが、この違和感が刺激的でもありました。静的なシステム（機械、ルール）で制御するというより、ドライバーの自由裁量（譲り合い、人間の動的能力）に委ねられている世界でした。

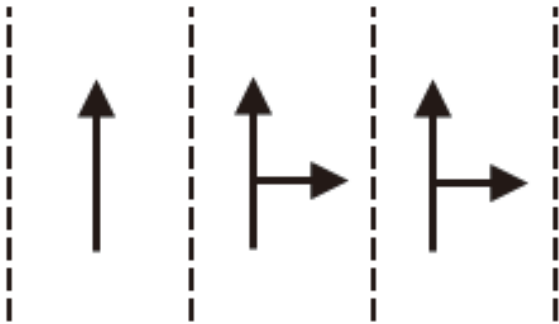


図-2 奇妙な三車線道路

事故が起こらない理由の一つは、バイクはあまりスピードを出しません。そうならざるを得ないような仕組みが出来上がっているのでしょう。

もう一つ面白いのは、これだけの数のバイクと車が走っているにも関わらず“渋滞”がありません。信号待ちが長くても25秒くらいなので足止めされている感覚が殆どありません。バイクは小回りも利くので、走っている時間のほうが圧倒的に長い。

## ● ホテル、商店街

泊まったホテルには日本人のマネージャーがおり、部屋もレストランもまったく近代的。ベトナム料理も美味しく、日本が本店の和食レストランで食べた鰯と天ぷらは本物の味で驚きました。



写真-2 ホテル外観



写真-3 鰯と天ぷら

ホーチミンの商業エリアは、東京と同じでどこまでも続いているかのように広い。建物や看板のデザインは日本より派手で、以前に訪れたことがあるジェッダ市（サウジアラビア）やティンブー市（ブータン）にも似ている雰囲気がありました。

## ● 和やかな情景

近代化が進んでいるとはいえ、どこか懐かしい生活様式も随分残っています。たとえば、かなりオープンで親しみやすい雰囲気美容室。溢れんばかりの青果をバイクに積んで移動販売する人。みんなで道端に座り込んで朝食を囲む様子など。



写真-4 開放的すぎる美容院



写真-5 運転テクニックを要するバイク



写真-6 道端で朝食を囲む人々

## ● おわりに

タクシーの運転手さんは、私が日本人だとわかるととても喜んで親切に接してくれました。また、訪れた某大学では講義室に入りきれないほどの学生達が熱心に勉強していました。

様々な社会インフラの整備が経済発展のスピードに追いつかないという課題はありますが、それを補って余りあるほど人々の優しさ、パワー、熱気に溢れているホーチミン。魅力的な都市であることは間違いありません。

以上



# 組立式200t吊クレーン付台船

## 『豊海号』

三国屋建設株式会社

茨城県には、琵琶湖に次ぎ全国で2番目に広い霞ヶ浦・北浦という湖があります。この湖までは銚子漁港から利根川水系を渡り幅10m迄の船舶が往来することができます。

幅10mの水路を通過可能なクレーン船は50t吊級が最大で、この内水面でより吊能力の大きいクレーン船を使用して作業を行う場合は、トラックで運搬可能な台船を湖内で連結してクレーンを搭載する組立式のクレーン付台船が使われてきました。

『豊海号』は、200t吊クレーン能力と組立や艀装に要する日数を短縮したいという現場からの要望に応え、台船部を分割して廻航が可能な構造に設計したクレーン付台船です。

台船は、クレーンを搭載した幅10mの中央部と両サイド4mのフローターを各2隻に切り離し、5ブロックに分割できます。この『豊海号』の建造によって、組立・解体に要した作業日数を従来の半分以下に削減することが可能となりました。

### 『豊海号』

200t吊クレーン付台船

台船 42\*18\*2.5m

分割 42\*10\*2.5m\*1隻

21\*4\*2.5m\*4隻

スパッド □800×25m ピンローラジャッキ式 2基



分割時本体(船体幅10.0m)



狭隘部回航状況組



組立作業状況



橋梁上部作業状況

## 会員作業船紹介

『豊海号』のクレーンブームは、最長48mまで伸ばすことができ、作業半径とともに高所での作業においても施工方法の選択肢が広がり、北浦新鹿行大橋や那珂川湊大橋などの橋梁工事では支持杭や上部工の設置、クレーンガントリーを降ろすと水面から3.8m程度の橋下を通過することも可能となり、これまで搬入が困難であった東京湾内などの河川や運河の工事においても幅広く活用されています。

『豊海号』の建造にあたり重視したのは、各ブロックを連結するジョイント部の構造でした。

- (1) 連結：短時間で組立・解体作業を行える。
- (2) 強度：外洋での廻航や作業でも、連結部が波浪に耐えられる。

組立・解体が容易で強固な構造とするため、建造に協力を頂いた造船会社と共同で開発を行い、ウェッジロックジョイント（クサビ型ジョイント）を採用して建造しました。

また、この連結技術を小型曳船や作業台船の接続箇所に応用したことで、用途の異なる数種類の分割・組立式の作業船が生まれています。

ジョイント部を使用した作業船として、

### (1) 75t吊テレスコクレーン付台船『豊洲号』

台船	25*12.1*1.8m
分割	25*7.5*1.8m 25*2.3*1.8m*2隻
スパッド	3基（伸縮式スパッド）



### (2) 昇降式作業台船『SD-SEP』

台船	14.2*9.4*1.5m
分割	トラック積載サイズ
昇降装置	4基
用途	水上仮設足場 地質調査 護岸補強（アンカー打設）



### (3) 小型組立式台船『SD』

台船	4.72*2.36*1.5m 4.72*2.36*0.75m
船体	甲板フラット、舷側突起物なし
連結	ウェッジロックジョイント 2段重ね連結使用可能
運搬	4tトラック、大型トラック
用途	クレーン付台船 最大200t吊 バックフォウ船 浮き棧橋・水上仮設足場



SD台船は、現場の作業環境・内容にあった形状に台船を組立・艀装出来るため、狭隘箇所、高さ制限箇所など制約のある現場に適しています。また、4tトラックでSD1隻の運搬も可能であり搬入路の条件に合わせて運搬・組立・艀装方法を検討・計画し作業を行っています。



橋桁運搬



ダム湖浚渫作業



障害物撤去作業

現在、掲載した作業船を含め小型作業船を軸に100余隻の作業船と陸送型組立式SD台船を480隻を保有し、主に港湾・河川湖沼工事、海難救助作業、調査測量業務に携っています。

- (1) 起重機船
  - 400t吊 \* 1隻
  - 200t吊 \* 1隻
- (2) クレーン付台船
  - 200t吊 \* 4隻
  - 120t吊 \* 1隻
  - 80t吊 \* 2隻
  - 70t吊 \* 2隻
  - 55t吊 \* 2隻
- (3) テレスコクレーン付台船
  - 75t吊 \* 1隻
  - 55t吊 \* 1隻
- (4) バックフォウ浚渫船
  - 2.0m<sup>3</sup> \* 1隻
  - 1.2m<sup>3</sup> \* 1隻
- (5) 昇降式足場船 (SD-SEP)
  - ミニセップ船 \* 4隻
- (6) 積台船
  - 200~500t積 \* 20隻
- (7) 土運船
  - 250m<sup>3</sup>~300m<sup>3</sup>積 \* 7隻
- (8) 小型作業船 (引船,押船,転錨船等)
  - 20t未満 \* 47隻
- (9) 潜水士船
  - 20t未満 \* 10隻
- (10) 組立式台船 (SD台船)
  - 10t積 \* 432隻
  - ハーフサイズ28隻
  - その他20隻

これからも、作業内容、現場への搬入方法や環境・工期など諸条件を考慮して、現場の期待に応えられる作業船を提供できるよう探究して参ります。



中国支部

株式会社 久栄建設

濱田 太 (平成27年12月3日認定)



プロフィール	●出身地	広島県
	●生年月日	昭和50年5月23日
	●入社年月日	平成6年3月4日
	●職 責	船団長
	●船 団	全旋回多目的起重機船 28だいきゅう 長さ:68.0m 幅:25.0m 深さ:4.0m/4.5m 喫水:1.8m 吊上能力最大400t 直巻50t 10㎡ 押船 8きゅうえい 19トン 837KW×2 作業船 明祐15
	●資 格	海上起重作業管理技士 他

●経歴

- 平成6年 全旋回起重機船 第12久栄号(250t吊) 甲板員
- 平成25年 全旋回起重機船 第12久栄号(250t吊) 船団長
- 平成30年 全旋回多目的起重機船 28だいきゅう (400t吊) 船団長

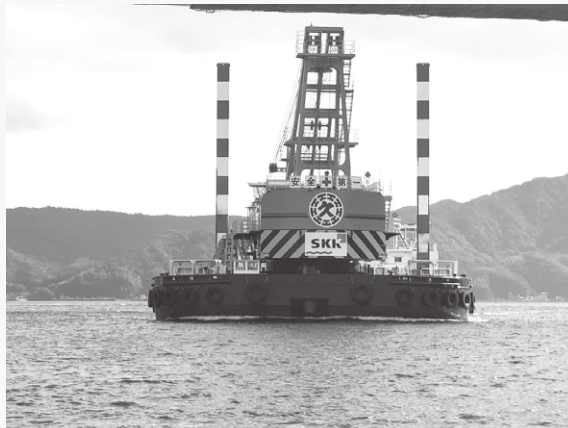
●主な工事実績

- 宮城県気仙沼 海岸災害復旧工事
- 茨城県常陸那珂港 護岸築造工事
- 広島県竹原 発電所設備更新工事
- 広島県広島湾 係留施設緊急整備工事

●今後について

当社は、各地域の港での護岸工事に携わっており、東日本大震災の復興工事にも微力ながら協力させていただきました。

船内の安全はもとより、現場内の安全・衛生管理はもちろん、施工技術の向上をはかりながら乗組員と協力し、お客様に満足していただけるように常日頃から努力をしております。



全旋回多目的起重機船 28だいきゅう

## 本部活動

### ◇第86回 理事会を開催

平成31年3月19日(火)、東京都千代田区「都市センターホテル」において第86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30年度事業報告の件

報告事項② 平成30年度収支決算(見込)の件

第1号議案 平成31年度事業計画の件

第2号議案 平成31年度収支予算の件

第3号議案 海上起重作業技術審査要領の一部改正の件

第4号議案 その他議案の件

1. 顧問・相談役委嘱に関する件
2. 特別会員就任推薦の件
3. 会員の入会及び退会に関する件
4. 役員の改選に関する件
5. 消費税引き上げに伴う措置の件
6. 平成31年度通常総会(第33回)開催に関する件
7. その他

理事会終了後「平成31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86回理事会

平成31年1月22日

### ◇広報・事務担当者会議

1. 本部活動
2. 支部活動
3. 広報活動
4. その他

平成31年2月1日

### ◇常任委員会幹事会

1. 第86回理事会提出議案について
  2. その他(報告事項)
    - ①会員要望アンケート取りまとめ結果
    - ②「働き方改革推進」に向けた共同提案について
- 報告会終了後、国土交通省港湾局技術企画課の方々と要望についての意見交換を行いました。

平成31年2月20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. 安全運航指針見直し改訂
4. プッシャーバージの安全規制の強化
5. その他

平成31年2月26日

### ◇常任委員会

1. 平成30年度事業報告等
2. 平成31年度事業計画等
3. その他

## 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14日(木)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31年3月14日(木) 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稲田副局長はじめ12名の出席をいただき、当協会からは寄神会長・野澤専務理事・菅沼常任委員長・近藤支部長など19名が出席いたしました。

寄神会長、近藤支部長及び稲田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行い、これに対し九州地方整備局より回答がありました。さらには質疑応答で、野澤専務理事をはじめ会員企業から多数の意見が出され、活発な意見交換会となりました。

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. 作業船保持のための施策に関する要望
  1. 受注機会の増加を図るための入札契約制度に対する要望
  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
- IV. 海上工事における労働環境改善と担い手確保について



九州地方整備局との意見交換会

## ●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〕

- 船舶検査心得の一部改正について(平成30年12月17日)
- 解体工事の追加に伴う経過措置終了時において解体工事を行うとび・土工事業者の取り扱いについて(平成30年12月26日)
- 出入国管理及び難民認定法に基づく「建設分野における特定技能の在留資格に係る制度の運用に関する方針」等の制定について(平成30年12月27日)
- いわゆるゼロ国債工事等に係る金融保証の実施について(平成31年1月21日)
- 安全帯の規格の全部を改正する告示の施行について(平成31年1月25日)
- 公共工事の円滑な施行確保について(平成31年2月8日)
- 外国人材受け入れ制度の見直しについて(通知)(平成31年2月15日)
- 技能労働者への適切な賃金水準の確保について(平成31年2月22日)
- 公共工事労務費調査(平成30年10月調査)の実施報告について(平成31年2月22日)
- 働き方改革関連法の施行に向けた取引上の配慮について(平成31年2月28日)

##### 〔協会活動〕

- 平成30年度海技協会員要望アンケート調査とりまとめ報告書(平成31年2月)

##### 〔協会からのお知らせ〕

- 建設キャリアアップシステム通信(第8号:2019年1月)
- 建設キャリアアップシステム通信(第9号:2019年2月)
- 建設キャリアアップシステム通信(第10号:2019年3月)
- 建設キャリアアップシステム通信(第11号:2019年3月)

(注)会員専用ページは、随時更新しており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。  
当協会事務局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2019.4 VOL.131



禁無断転載

発行日 平成31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

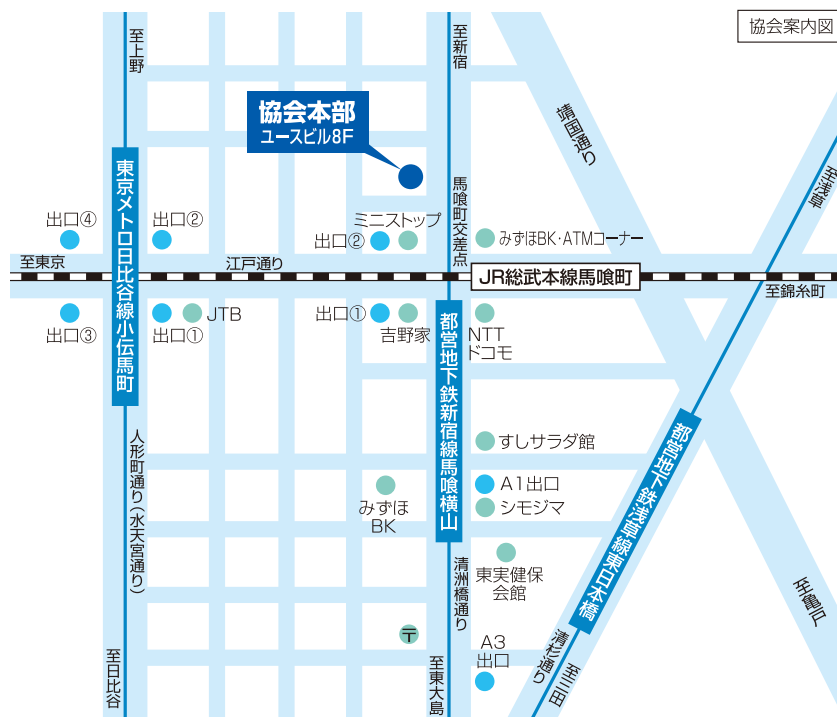
ユースビル8F

TEL 03-5640-2941

FAX 03-5640-9303

印刷 株式会社 TBSグロウディア

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