

マリーン・  
プロフェッショナル

Japan Marine Construction  
Engineering Association



# CONTENTS

VOL. 134

海技協会報

## 01 巻頭言

### 「新年のご挨拶」

一般社団法人日本海上起重技術協会 会長 寄神 茂之

### 「新年の挨拶」

国土交通大臣 赤羽 一嘉

### 「新年のご挨拶」

国土交通省港湾局長 高田 昌行

## 10 特集

### 分析！海技協の会員は今 ～会員アンケートをとりまとめました～

一般社団法人日本海上起重技術協会 専務理事 野澤 良一

## 28 協会活動

- ・ 令和元年度国土交通省港湾局長要望報告について
- ・ 令和元年度「登録海上起重基幹技能者」講習試験結果
- ・ 令和元年度「海上起重作業管理技士」講習試験結果
- ・ 令和元年度「登録海上起重基幹技能者」「海上起重作業管理技士」更新講習結果

## 40 会員寄稿「会員の広場」

### ・ 四国支部

官民連携「建設分野の担い手育成」の取り組みを実施  
～「当社所有新造作業船及び高知港海岸等工事現場見学会」開催～  
大旺新洋株式会社 土木事業本部 緒方 義孝

### ・ 中部支部

「土木広報大賞2019」映像・WEB・メディア部門 準優秀部門賞 受賞  
-小島組100周年記念アニメーション「Grab Your Dream ～現在・過去・未来」-  
株式会社 小島組 代表取締役専務執行役員 小島 智徳

## 44 会員作業船紹介<sup>◎</sup>九州支部

### 550t吊全旋回式多目的起重機船「第6長崎号」(愛称:BLUE ORCA)

株式会社 西海建設

## 50 海の匠「登録海上起重基幹技能者の紹介」シリーズ<sup>◎</sup>東北支部

株式会社 細川産業 上条 晃

## 51 マリーンニュース「事務局だより」

## 56 インフォメーション「販売図書案内・お知らせコーナー」

# 新年のご挨拶



一般社団法人  
日本海上起重技術協会 会長  
寄神 茂之

2020年の新しい年を迎え、海技協会員の皆様のご清栄を心よりお慶び申し上げますとともに、謹んで新春のご挨拶を申し上げます。

今年のお正月は、令和最初のご正月です。皆様はどうお過ごしでしょうか。昨年5月には新たな元号「令和」となりました。年内に数々の即位の儀式が行われました。特に、祝賀御列の儀でパレードする両陛下の姿に新しい時代を感じ取った方も多かったのではないかと思います。

今年の子年です。ご承知のとおり「子」は十二支最初の干支でスタートの象徴です。昨年の「亥」までに種まきが終わり、今年「子」でいよいよ芽を出すこととなります。

そして、今年はいよいよ、2020東京オリンピック・パラリンピックが開催されます。

一昨年の冬季オリンピック・パラリンピック、サッカーワールドカップから、昨年のラグビーワールドカップまでスポーツイベントが続きましたが、それぞれの大会

で、日本選手は、期待以上の活躍を見せてくれました。今年は総決算といえるわが国でのオリンピック・パラリンピックが開催されます。日本選手には、国民を勇気づける一生懸命なプレーを期待し、応援していきたいと思えます。

昨年を振り返ってみます。

1点目は災害についてです。相次ぐ災害の発生を背景に、政府は国土強靱化の緊急対策に取り組み予算は約2割増しになりました。対策は行っているのですが、最近「災害は忘れる前にやってくる」と言われ、毎年、何らかの大きな災害が発生することが常態化しています。昨年また、台風15号、19号が関東甲信越と東北地方を襲い、河川の洪水による大規模な洪水被害、大風による家屋の倒壊や高波による護岸の倒壊などが発生しました。地球温暖化の影響でしょうか、台風は大型化し風の強さや雨の量ともに増しているように思います。災害はどの地域で起こるかわかりません。日本全国で備えが必要です。海技協の会員各社も、建設工事を通じて国土強靱化に貢献していきたいと思えます。

2点目は働き方改革と担い手確保です。4月1日に、働き方改革関連法が施行されました。建設業については適用が5年間猶予されていますが、いまから準備が必要です。特に、建設現場の働き方改革は、労働環境を改善して若い人に建設業への入職を促し、将来の担い手を確保する意味合いがあります。

担い手確保に関しては、新・担い手3法と呼ばれる改正品確法等が6月に成立・公布されました。これらは、建設業の将来の担い手と建設事業の持続性を確保するため、働き方改革の促進、生産性向上及び災害時の緊急対応強化などの観点から改正がなされたものです。

また、もう一つの担い手確保、特定技能外国人材の活用に関しては、新たな制度が構築され、4月1日より、建設分野でも11職種で受け入れに向けた取り組みがス

スタートしました。海技協でも、アンケートを取ったところ、約1割の会員から「現在も人手不足で困っている、すぐにも受け入れたい」、約3割の会員から「現在は国内人材で対応しているが、2～5年後は必要になると思う」との回答が得られ、将来も含めたニーズが確認されました。

さて、いよいよ、協会活動を振り返りたいと思います。1つめは、要望活動についてです。

11月14日に港湾局長要望を行いました（内容については、後記の「令和元年度港湾局長要望」を参照してください）。

港湾局長要望では、協会会員が、作業船を持続的に保有できるよう「港湾関係事業の中長期的な見通しの提示と安定的な予算の確保」、経営基盤が安定し持続的に活動できるよう「地域の守り手である作業船保有業者が元請受注できる機会の確保」、そして、「海上工事における働き方改革と担い手確保」に力点を置いて要望しました。その中で、「事業の中長期的な見通しの提示」については、当局から「現状は実施中の事業について示しているが、それだけでは不十分であり、提示の仕方を含めて前向きに検討する。」との考えが示されました。

12月からは、地方整備局と協会支部との意見交換会が始まり、既に7支部で行いました。この中でも、「事業の中長期的見通しの提示」は、主要な議題となっており、前向きに対応していただいている印象を受けました。意見交換会に出席し、海技協の要望を熱心に聞いていただいた港湾局並びに各地方整備局の皆様にご場を借りてお礼申し上げます。

また、昨年から、要望活動の改善策として、1) アンケート調査等の前倒し、2) 早めの要望書素案の支部提示と意見の徴収、3) 理事会で決定する、ことといたしました。本部と支部が、意思疎通を図り、より一層、連携の取れた要望活動になるよう心がけて参ります。

2つ目は、公益事業である資格の認定事業についてです。

おかげさまで、昨年は、104名の登録海上起重基幹技能者と108名の海上起重作業管理技士を新たに認定・登録しました。一昨年は両講習とも、受講者が

100名を割り心配しましたが、お陰様で回復しました。

登録海上起重基幹技能者の資格は、平成20年度に開始して以来、これまでに約1,500名が登録され、日本全国の様々な海上工事に従事しています。また、海上起重作業管理技士は、約5,700名の資格者を認定しました。

公益事業であり、海技協としては、公正さを第一に実施して参ります。

3点目は、働き方改革についての港湾建設関係団体との連携・協力についてです。一昨年8月に、埋浚協会の呼びかけにより、関係協会が意見交換を行いました。最初は、埋浚・全浚・海技協の3協会の会合でしたが、昨年からは、日港連、潜水協の2協会も同じ会合で意見交換することになりました。取組の内容についても、現場で働く方々に対して共同アンケートを実施するとともに、11月には共同の記者会見を行うなど、連携・協力が深化いたしました。

働き方改革は、元請・下請の区別なく全ての建設業に関係する課題です。今後とも共通する課題に対し、連携・協力して参ります。

昨年末に、来年度予算の政府案が閣議決定されました。「防災・減災・国土強靱化緊急3か年対策」が続いていることにより、前年度を少し上回る規模が確保されました。また、税制改正で、作業船の買換特例の延長が認められるなど、要望の成果が現れてきています。

予算の面では好環境が続いていますが、一方で依然、将来が見通せない状況が続いております。加えて、働き方改革への対応、特定技能外国人材の受入問題への対応など、会員企業の経営環境は大きく変わりつつあります。変化する時代だからこそ、30年以上続いてきた海技協の信頼感と存在感を活かし、会員ならびに協会の発展のためにさらなる努力をしていく所存です。

最後に、会員各位のご繁栄とご健勝をお祈りするとともに、今後とも、協会運営に対する変わらぬご支援をお願い申し上げます。新年の挨拶といたします。

本年もまたよろしくお祈りいたします。

# 新年の挨拶



国土交通大臣  
赤羽 一嘉

令和となって初めての新年を迎え、謹んで新春の御挨拶を申し上げます。

昨年9月に第4次安倍第2次改造内閣が発足し、新たに国土交通大臣の任に当たることとなりました。本年も国土交通行政に対する皆様の変わらぬ御理解と御協力を宜しく申し上げます。

今年は、阪神・淡路大震災から25年目の節目の年です。阪神・淡路大震災は、我が国の防災対策の原点であるとともに、私の政治家としての原点でもあります。

私は、この阪神・淡路大震災で、自ら被災しました。被災現場を走り回り、制度の壁を打ち破り、生活再建や復旧・復興に全身全霊を傾けたことで、常に「現場主義」で取り組むことが私の政治家としての信条となりました。国土交通行政の直面する様々な課題に対し、引き続き「現場主義」に立脚し、全力で取り組んでいく所存です。

昨年12月、新たな経済対策として「安心と成長の未来を拓く総合経済対策」が閣議決定されました。この経済対策には、

- ・ 相次ぐ自然災害からの復旧・復興の加速や、防災・減災、国土強靱化の取組の着実な推進と更なる強化など、災害からの復旧・復興と安全・安心の確保
- ・ 中小企業・小規模事業者の生産性向上のための環境整備など、経済の下振れリスクを乗り越えようとする者への重点支援
- ・ 外国人観光客6,000万人時代を見据えた基盤整備、生産性向上を支えるインフラの整備など、未来への投資と東京オリンピック・パラリンピック後も見据えた経済活力の維持・向上

に向けた施策が盛り込まれております。国土交通省としても、これらの施策が迅速かつ着実に実行されるよう、しっかりと取り組んでまいります。

今年は、いよいよ東京オリンピック・パラリンピック競技大会が開催を迎えます。東京をはじめ、我が国各地域の魅力を発信する絶好の機会です。国土交通省としても、ソフトターゲットへのテロ対策や海上警備を含むセキュリティ対策、首都地域の防災対策や渇水対応の強化、円滑な輸送の確保など、関係者と連携して大会の成功に万全を期してまいります。また、大会の開催を契機として、我が国における共生社会の実現に向け、本年が大きな前進の年となるよう、訪日外国人旅行者、障害者、高齢者の方々にとっても安全・安心なユニバーサルデザインのまちづくりの推進や、「心のバリアフリー」の実現に向けた取組を一層強化してまいります。

## 防災・減災を社会の主流に！

台風第15号・17号・19号・21号をはじめとした災害からの復旧・復興

昨年は、台風第15号・17号・19号・21号など、相次ぐ大規模な自然災害により、防災・減災の取組の重要性が再認識される年となりました。

政府は、台風第19号の被害も踏まえ、一連の災害からの復旧・復興のため、昨年11月、「被災者の生活と生業(なりわい)の再建に向けた対策パッケージ」をとりま

とめました。国土交通省としても、廃棄物・土砂の撤去、住宅の再建、観光需要喚起に向けた対策、公共土木施設等の応急復旧等、地域住民の交通手段の確保などの支援策を盛り込んだところです。

国土交通省としては、被災地のニーズをより一層きめ細やかに把握しながら、必要な制度の見直しを不断に行いつつ、被災者の方々の目線に立った一刻も早い復旧、生活と生業の再建に全力で取り組んでまいります。さらに、今回被害を受けた公共土木施設の復旧においては、原形復旧のみならず、再度災害を防止するため、施設の機能を強化する改良復旧の観点から取り組んでまいります。

### 東日本大震災からの復興・創生

東日本大震災からの復興の加速は、政府の最優先課題の一つです。引き続き、現場主義を徹底し、被災者の方々のお気持ちに寄り添いながら、震災からの復興、そして福島復興・再生に取り組んでまいります。

港湾関係では、東日本地域のエネルギー供給を支える拠点として、小名浜港の国際物流ターミナル整備を、来年度の完成に向け推進してまいります。

### その他自然災害からの復旧・復興

平成28年熊本地震、平成30年7月豪雨、北海道胆振東部地震等で被災した地域についても、被災者の方々のお気持ちに寄り添いながら、引き続き、生活再建の支援に向けて、必要な取組に注力してまいります。

緊急的な対応として、総事業費7兆円の「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」に引き続き取り組むとともに、昨年の台風被害で追加的に対応すべきことが明らかとなった課題を踏まえ、取組をさらに強力に進めてまいります。具体的には、市街地再開発事業等に併せた集合住宅や住宅団地における浸水防止対策、氾濫発生危険性が高い河川における河道掘削・堤防強化等による洪水対策、高波等による護岸等の倒壊防止対策や面的防護対策、内水浸水対策強化のための雨水貯留施設等の整備、鉄道や道路の橋梁の損傷防止対策や法面・盛土の防災対策、無電柱化など災害時にも生活・交通機能を失わないためのインフラ整備、都市公園や道の駅などにおける避難場所としての機能向上、走錯事故の防止対策等を行ってまいります。

### 防災・減災、国土強靱化

大臣就任直後から、これまで延べ21道県の被災地域に足を運んでまいりましたが、いずれの被災地も、近年の気候変動により災害が頻発化・激甚化し、それによりもたらされる被害規模が甚大化していることを痛感しております。こうした状況の中で、国民の皆様への命と暮らしを守るために、これまでの教訓や検証を踏まえた抜本的な防災・減災、国土強靱化対策が必要と感じております。また、ハード・ソフト両面の対策とともに、国民の皆様への防災意識の向上と、地域防災力の向上を具体的に実現していくことが必要です。

加えて、大規模災害に備えた体制の強化も重要です。平成20年4月に創設されたTEC-FORCEは、これまで東日本大震災や平成30年7月豪雨をはじめ、全国の106の災害に対して延べ11万人・日を超える隊員を派遣し、被災状況の早期把握や道路啓開など、全力で被災自治体の支援にあたってまいりました。今後も、人材や資機材の確保など、TEC-FORCEの体制・機能の拡充強化に努めてまいります。

### 観光による地方創生

昨年9月から11月にかけて、我が国でラグビー・ワールドカップ大会が開催されました。世界中のラグビーファンが各地を訪問し、多くの地域住民との間に交流が生まれました。訪日外国人旅行者の拡大は、地域に新たな消費や雇用を生み、賑わいと活気をもたらすとともに、各地域がその活性化に向けて主体的に取り組む機運を生み出すものと実感しました。

### 港湾分野における観光施策

増大するクルーズ需要やクルーズ船の大型化に対応するため、既存ストックを活用した受入環境整備、官民連携による国際クルーズ拠点の形成、クルーズ旅客等の満足度向上・消費拡大などハード・ソフト両面の取組を行ってまいります。

### 持続可能な地域社会と経済成長の実現

我が国では、これまで世界が経験したことのないよう

な人口減少・超高齢化社会を迎えています。その中で、高齢者、障害者等あらゆる方々があらゆる場で活躍できる「一億総活躍社会」を実現し、全ての方々が輝く社会を目指すことが重要です。

### 港湾法の改正等

昨年、洋上風力発電の導入の促進等を内容とする「港湾法の一部を改正する法律」が成立しました。私も国土交通大臣として国会審議の場に立ちましたが、本法律により、我が国においても洋上風力発電の導入が大きく前進するものと期待しております。今後、再エネ海域利用法に基づく促進区域の指定等を進めるとともに、基地港湾制度の活用によりその導入拡大に取り組みます。

また、本法律では、我が国への国際基幹航路の寄港回数の維持・増加に向けた改正も行われました。今後、法律の内容に即しつつ、国土交通省として、港湾運営会社が行う船社等に対する営業活動等への適切な支援や、大水深コンテナターミナルの整備など、官民一体となった取組を加速してまいります。

加えて、国会審議の間では、港湾の国際競争力強化の観点から、LNGバンカリングの早期整備の必要性等についても、有意義な議論を行うことができました。今後の環境性能に優れたLNG燃料船の更なる導入進展を見据え、来年度中のLNGバンカリング拠点の供用開始に向けて取り組んでまいります。

### 現場を支える人材の確保・育成等に向けた働き方改革

社会全体の生産性向上に加え、産業の中長期的な担い手の確保・育成に向けて働き方改革を進めることも重要です。

建設産業においては、適正な工期設定や週休2日、公共工事の施工時期の平準化の推進など、関係者一丸となった取組が不可欠です。昨年6月に成立した新・担い手3法を踏まえ、働き方改革や災害時の緊急対応強化、持続可能な事業環境の確保等に向け、実行性のある施策を講じてまいります。また、昨年4月より本運用が開始された「建設キャリアアップシステム」により、建設技能者の経験や技能を業界横断的に蓄積し、その処遇改善につなげてまいります。あわせて、建設技能者に必要とされる

技能の習得を継続的に行う建設リカレント教育や多能工化の推進などの人材育成も進めてまいります。

また、担い手の確保にあたっては、外国人材の受入れも極めて重要な課題です。昨年より特定技能外国人の受入れが開始され、国土交通省関係では建設、造船・船用工業、自動車整備、航空、宿泊の5分野において、特定技能外国人の受入れを行うこととしております。引き続き、関係業界や関係省庁と連携し、必要なプロセスを経て、外国人材の受入れを進めてまいります。

### Society5.0時代に向けた取組

人口減少・超高齢化社会を迎える中で、国民の安全・安心や持続的な経済成長を確保するには、働き手の減少を上回る生産性の向上によって潜在的な成長力を高め、新たな需要を掘り起こすことが極めて重要です。そのため、新技術も積極的に活用し、スマートシティの推進等のほか、我が国産業の生産性向上や新市場の開拓に向けた取組を進める必要があります。

建設現場においては、測量・施工・検査等の建設生産プロセス全体を対象としてICTの導入を拡大するi-Constructionを進めます。これまで対象となる国土交通省発注工事の約6割でICTを活用した工事が実施される一方、地方公共団体や中小企業への普及促進が課題として残っており、積算基準の改定やトップランナーによる普及活動等、地方自治体や中小企業がさらにICTを導入しやすくなるような環境整備を推進するとともに、5Gを活用した無人化施工等の新技術の現場実装を推進します。

港湾分野においては、コンテナターミナルにおける、世界最高水準の生産性と良好な労働環境を創出するため、港湾情報や貿易手続情報のデータ連携を核とした「ヒトを支援するAIターミナル」の実現に向けた取組を進めてまいります。

### さいごに

国土交通省は、本年も「現場主義」を徹底し、諸課題に全力で取り組んでいく所存です。国民の皆様の一層の御理解、御協力をお願いするとともに、本年が皆様方にとりまして希望に満ちた、大いなる発展の年になりますことを心から祈念いたします。

# 新年のご挨拶



国土交通省港湾局長  
高田 昌行

航体制の再編等により寄港地の絞り込みが進展する中、改正港湾法において、国際戦略港湾の港湾運営会社の運営計画に、国際基幹航路に就航するコンテナ船の寄港回数の維持・増加に関する取組が明確に位置付けられました。これに加え、国の保有するポートセールス等に有益な情報の提供や、国の職員の円滑な派遣に必要となる諸手続に関する規定等が創設されました。さらに、56年ぶりにとん税・特別とん税の税制を見直し、欧州・北米航路に就航するコンテナ船が国際戦略港湾に入港した場合、とん税・特別とん税の負担を半減できる措置が新設されることとなりました。これらの措置により、我が国の港湾の競争条件が改善され、国際基幹航路に就航するコンテナ船の寄港回数の維持・増加が少しでも図られることを期待しています。

## 1. はじめに

年頭にあたり、謹んで新春のご挨拶を申し上げます。また、平素より港湾行政の推進にあたり格別のご理解とご協力を賜り厚く御礼申し上げます。

令和元年は、台風第15号・17号・19号をはじめ、多くの災害に見舞われました。お亡くなりになられた皆様のご冥福をお祈り致しますとともに、被災された皆様に心からお見舞いを申し上げます。引き続き被災地の復旧・復興に全力を尽くしてまいります。

また昨秋の第200回国会（臨時会）にて、「港湾法の一部を改正する法律」が成立いたしました。改正港湾法においては、国土交通大臣が基地港湾を指定し、当該基地港湾の埠頭を広域に展開する発電事業者に長期・安定的に貸し付ける特例が創設されました。今後、国等による貸付けを通じ、埠頭における複数の発電事業者の利用調整を適切に図ってまいります。

さらに、コンテナ船の大型化や船会社間の共同運

## 2. 国民の安全・安心の確保

昨年の相次ぐ災害により、防災・減災、国土強靱化の重要性を再認識したところです。切迫する南海トラフ巨大地震・首都直下地震等の大規模地震・津波被害や、台風による高潮災害等への対応は重要な課題であり、引き続きハード・ソフト一体となった防災・減災対策に取り組めます。具体的には、粘り強い構造の防波堤・海岸堤防の整備、水門・陸閘等の安全かつ確実な運用体制の構築、耐震強化岸壁を核とした防災拠点の形成、民有護岸の改修促進、海域における漂流物の早期回収に向けた体制整備等を強力に推進して参ります。また、高度経済成長期に集中的に整備された社会資本が、順次更新時期を迎えようとしている中、港湾管理者や海岸管理者等による計画的な施設の更新・修繕を進めるとともに、費用の縮減・平準化を図るなど、予防保全型の老朽化対策を推進して参ります。一昨年9月の台風21号、今年の台風15号や19号では、国際戦略港湾である阪神港、京浜港をはじめ

め多数の港湾で高潮・高波・暴風により港湾及びその背後地に浸水等の被害が発生し、我が国の経済社会に甚大な影響を及ぼしました。想定を超えた自然災害が多発する中、行政による「公助」はもちろんのこと、「自助」「共助」を含めたハード・ソフト一体となった総合的な防災・減災対策を講じることは、喫緊の課題となっています。特に、港湾を通じて99.7%もの貿易を行っている島国日本において、背後地の防護は当然として、基幹の物流ネットワークの維持という観点からも、地震・津波対策や高潮・高波・暴風対策を推進することが重要です。また新たな経済対策として閣議決定された「安心と成長の未来を拓く総合経済対策」等を踏まえ、高波等による護岸等の倒壊防止対策を図ることも重要です。このため、交通政策審議会港湾分科会防災部会において、今後のハード・ソフト一体となった総合的な防災・減災対策のあり方について検討を開始したところです。

### 3. 生産性と成長力の引き上げの加速

#### (1) 国際コンテナ戦略港湾政策の推進

アジア諸港におけるコンテナ取扱量の急増、スケールメリットを追求するためのコンテナ船のさらなる大型化や、船社間の共同運航体制の再編等による寄港地の絞り込みの進展等により、国際基幹航路の運航便数は減少傾向にあります。加えて我が国を発着地とする外貿コンテナ貨物の1割弱が、釜山港経由で輸送されています。他国の港湾に依存する状況が続いた場合、我が国立地企業にとって、国際物流にかかる費用の増加や遅延リスクなどが生じ、輸出競争力が低下するとともに、国民生活に必要な輸入貨物の安定・安価な調達に支障をきたすおそれがあります。このため、国内貨物の集貨に向けた取組をさらに深化させるとともに、経済成長に伴い貨物量が増加している東南アジア等からの集貨にも取り組んで参ります。また、港湾情報や貿易手続情報などを取り扱う「港湾関連データ連携基盤」を2020年末までに構築し、これを核として、新・港湾情報システム「CONPAS」等との連携を図るなど各種施策を一体的に実施することで、「ヒトを支援するAIターミナル」を実現し、世界最高水準

の生産性と良好な労働環境を創出して参ります。さらに、2020年10月より欧州航路・北米航路に就航するコンテナ船が国際戦略港湾に入港した場合、とん税及び特別とん税の負担を半減できる措置が新設されることとなりました。今後、改正港湾法に基づき、港湾運営会社が行う船社等に対する営業活動等への官民一体となった取組とも相まって、「集貨」、「創貨」、「競争力強化」の3本柱からなる国際コンテナ戦略港湾政策への取組をさらに加速して参ります。

#### (2) クルーズ船等の受入環境の整備を通じた地域の活性化

近年のアジアをはじめとした世界のクルーズ市場の拡大を踏まえ、今後とも我が国港湾へのクルーズ需要に適切に対応し、地域の活性化に資するため、既存施設を活用しつつ、クルーズ船の寄港増や大型化への対応とともに、昨年4月に国際旅客船拠点形成港湾に指定した下関港、那覇港を含めた全国9港における官民連携による国際クルーズ拠点の形成を図ります。また、クルーズ船社と港湾管理者との商談会の開催、乗客の満足度を向上させ、地域への経済効果を高める上質な寄港地観光ツアープログラムの造成を促進するなど、ハード・ソフト一体となった施策を推進して参ります。

みなとオアシスは昨年9カ所を加え、135カ所になりました。これらが地域活性化の拠点として益々発展するよう、地域の皆様や直轄事務所等とともに取り組んで参ります。

#### (3) 国際バルク戦略港湾政策の推進

世界的な資源・エネルギー等の需要の高まりから資源獲得競争が激化する中、大型船を活用した効率的な海上輸送網の形成を目指し、国際バルク戦略港湾政策を進めており、現在、小名浜港、釧路港、徳山下松港、水島港、志布志港の5港において石炭や穀物の輸入拠点の整備等を進めております。昨年3月に穀物の輸入拠点となる国際物流ターミナルが供用された釧路港においては、公共投資に伴い、サイロの増設や新たな飼料工場の建設などの民間投資が誘発されたところです。引き続き、資源・エネルギー等の安定的か

つ安価な輸入の実現に向け、国際バルク戦略港湾政策に取り組んで参ります。

#### (4) 地域の基幹産業の競争力強化のための港湾整備

海上輸送網の拠点として機能する港湾は、背後に産業集積が進み、地域の雇用と経済を支える重要な役割を担っています。引き続き、地域の基幹産業を支える港湾物流の効率化を通じて、地域の雇用と所得の維持・創出を図って参ります。

また、農林水産物の更なる輸出増加に対応するため、産地と連携して農水産物の輸出に戦略的に取り組む港湾において、屋根付き岸壁や冷凍・冷蔵コンテナの電源供給設備等の整備を推進するなど、農水産物の輸出拠点機能強化を推進して参ります。

一方、トラックドライバー不足が深刻化する中、フェリー・RORO船社では船舶の更新にあわせた大型化が進むなど、フェリー・RORO船の国内物流を支える役割が注目されてきています。さらに災害時には緊急輸送手段としてフェリー・RORO船が活躍しています。引き続き、物流効率化に向けた埠頭用地の再編などの港湾整備を推進するとともに、更なる機能強化・利活用に向けた調査・検討に取り組んで参ります。

#### (5) LNGバンカリング(船舶への燃料供給)拠点の形成促進

国際海事機関(IMO)による一般海域における船舶燃料の硫黄分濃度の規制が強化される中、環境負荷の小さいLNGを燃料とする船舶の普及促進のため、LNGバンカリングの体制を迅速に構築することが重要です。LNGの世界最大の輸入国である我が国において、周辺諸国に先駆けてLNGバンカリング拠点を形成することにより、LNGを燃料とする大型コンテナ船等の我が国への寄港の促進を目指して参ります。現在、伊勢湾・三河湾と東京湾においてLNGバンカリング船の建造及び運航準備が進められており、これらの拠点の2020年度中の供用開始を目指して、引き続き、補助制度を通じた支援を行って参ります。

#### (6) 洋上風力発電の促進

港湾や一般海域においても、洋上風力発電に関する港湾区域や一般海域の利用ルールに基づき、今後、洋上風力発電の導入が加速する見込みです。洋上風力発電事業は、重厚長大な設備の設置及び維持管理の基地となる港湾を長期・安定的に確保できることにより、その見通しが立てやすくなります。そのため、昨年11月に成立した改正港湾法において、国が基地港湾を指定し、発電事業者が長期・安定的に埠頭を貸し付けることができる制度を創設し、洋上風力発電のより一層の円滑な導入に資することと致しました。更に昨年7月には、再エネ海域利用法における今後の促進区域の指定に向けて、既に一定の準備段階に進んでいる11区域を整理し、このうち4区域は、促進区域の指定に向けた有望な区域として協議会が組織・開催され、現在、洋上風力発電事業の導入に向けた調整を急ピッチで進めているところです。経済産業大臣及び国土交通大臣による促進区域の指定後は、公募占用指針の作成等、事業者の選定に向けた手続きを進めて参ります。

## 4. 地球環境問題への対応等

地球環境問題への対応については、2019年に開催されましたG20大阪サミットやCOP25においても議論がされており、世界的にも注目されています。港湾においてもIoT等を活用した輸送システムの構築等による温室効果ガスの排出量の削減に向けた取組や、海洋プラスチックごみを含めた浮遊ごみ等の回収を進めるとともに、地球温暖化対策の有効な選択肢として期待されているブルーカーボンの活用について検討を進めて参ります。

## 5. 港湾建設プロセスにおける生産性の向上と働き方改革

新・担い手3法の改正で位置づけられた、働き方改革の推進や担い手の育成・確保、情報通信技術の活用等による生産性向上等を図るため、発注者の責務として、港湾管理者等と連携を図りながら、適正な工

期設定や見積り徴収の活用、施工時期の平準化や適切な設計変更等に取り組んで参ります。具体的には、建設現場における週休二日の実現や、労働環境の改善を目的とした荒天実績に基づき精算を行う「荒天リスク精算型」等の試行工事、工事に従事する者の休日の確保に向けた適正な工期設定等を推進します。また公共工事の施工時期の平準化に向けた、債務負担行為・繰越明許費の活用による翌年度にわたる工期設定、中長期的な発注見通しの公表・作成等への取組を図るとともに、調査・設計・施工・維持管理の一連の港湾建設プロセスにおける生産性向上を図るため、港湾工事においてICTの導入等「i-Construction」の取組を加速します。さらに人材の育成・確保を図るため、現場見学会や一般市民向けのイベントの開催、技術研修会の開催なども積極的に図ってまいります。

## 6. おわりに

ヒト、モノ、情報の相互交流が地球規模で進む中、四面を海に開かれた島国日本のゲートウェイとなる港湾が成長することは、我が国経済社会の発展に不可欠です。本年も「みなとの元気なくして日本の成長なし」という気概を持って全力で取り組んで参る所存です。またその際には、「令和」に込められた「美しい調和 (beautiful harmony)」を図るべく、多岐にわたる分野の方々との連携が不可欠です。本年も港湾行政へのより一層のご理解、ご協力を賜りますようお願い申し上げますとともに、皆様方にとりまして、素晴らしい年となりますことを心より祈念いたしまして、年頭のご挨拶とさせていただきます。



# 分析！海技協の会員は今

～会員アンケートをとりまとめました～

一般社団法人 日本海上起重技術協会 専務理事 野澤 良一

## はじめに

海技協は、要望を充実させるため、また、協会活動に活かすため、本年も会員アンケート調査を実施しました。調査項目は、要望の柱のうち「Ⅱ. 入札契約制度の改革」と「Ⅳ. 海上工事における働き方改革と担い手確保」に関する事項について、会員の実態又は会員の意見をお聴きしました。その結果をとりまとめ・分析しましたので、「海技協の会員は今」と題して報告します。

## 1. アンケート調査のプロフィール

- ①調査対象：正会員企業の214社を対象としています。
- ②調査期間：令和元年6月27日～7月24日
- ③調査方法：アンケート調査票を支部経由で会員にメール送付し、支部あてに回答いただきました。
- ④回答方法：記述式と選択式があります。
- ⑤回答率：116社から回答がありました(回答率:54.2%)。

## 2. アンケート調査結果の分析

### Q1. 作業船保有業者の元請受注に資する評価項目に関する質問【意見】

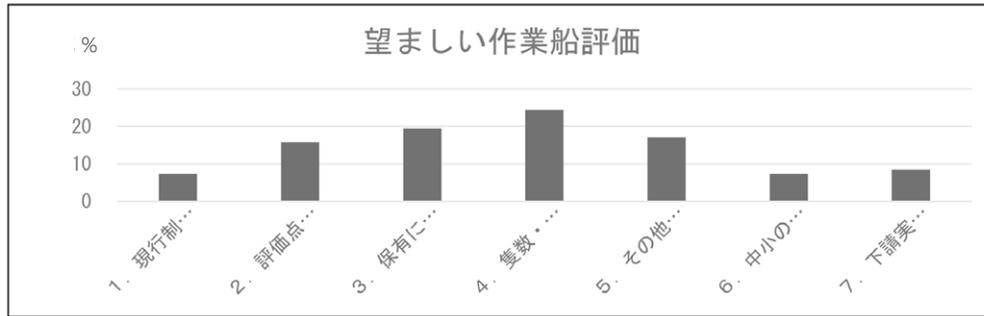
Q1は、作業船保有の後押しとなるような評価項目はどのようなものがあるか?会員の意見を問う質問です。記述式で回答(回答数：82)。

※1社で複数の回答がある

#### <分析>

回答を概観すると、以下の5つに大別されます。

- ①現行の制度で良い、との意見 【6】
  - ②現在も使用する作業船保有に対して加点評価がなされているが、評価点が低いため評価点を上げるべき、との意見 【13】
  - ③使用する作業船に対して加点評価するのではなく、使用しなくても保有していることに加点すべき、との意見(協会の要望) 【16】
  - ④作業船保有と一括りにせず、作業船の隻数、性能に応じて点数を変えるべき、との意見(現在も、環境性能の高い作業船には加点評価がある) 【20】
  - ⑤その他として、作業船保有以外の項目で加点評価すべき、などの意見 【14】
- また、①～⑤のほかにも、⑥⑦がありました。
- ⑥Q2の質問に対する回答のような「A中小、B・C級の発注を増やすべき」との意見 【6】
  - ⑦Q3の質問に対する回答のような「下請施工実績を加点評価すべき」との意見(保有でなく施工した実績を評価すべき、と解される) 【7】



### <考察ほか>

- 「現行の制度で良い」と感じている会員は少数(7%)であった。
- 「作業船の評価点を上げるべき」との意見が大勢を占める(60%)が、その内容は、②～④のように分かれている。
- 特に、④は、「保有作業船隻数や作業船の性能に応じて点数を変えるべき」との意見であり、最も多い(24%)がいくつかのバリエーションがある。  
(例)「保有年数、隻数に応じた段階的加点」「土運船・台船などを加えた船団としても評価」「船舶の能力(起重機船であれば吊能力)」「長年維持保有」「特殊作業船の評価は上げるべき」「対象工事に合致した作業船の加点を高く」「グラブ船と起重機船の兼用船の加点を高く」など
- 作業船以外の評価点を上げるべき、との意見も17%あり、その内容は、「基幹技能者」「地域貢献度」「作業船保有の取組」「ワークライフバランス」などである。

## Q2. B・Cランクの発注の拡大に関する質問【実態】

Q2は、入札参加要件のうち、ハードルとなっている項目は何か?入札参加のハードルの実態を問う質問です。記述式で回答(回答数:59)。

※1社で複数の回答がある

### <分析>

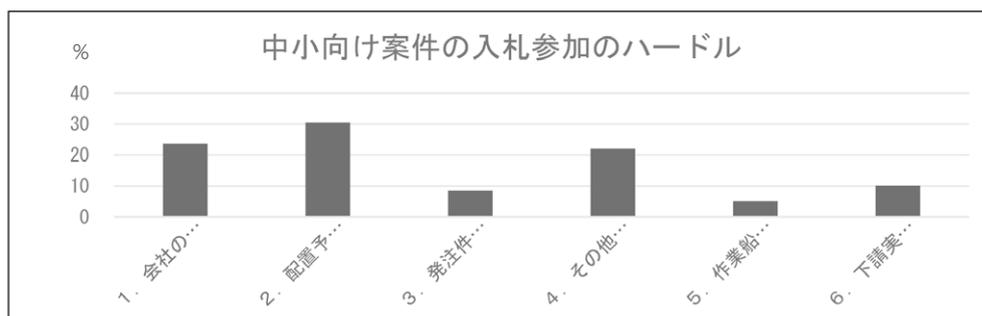
回答を概観すると以下の、4つに大別されます。

- ①会社の元請実績がない、との意見 【14】
- ②配置予定技術者の実績不足、との意見 【18】
- ③Aランク中小、B/Cランク工事の発注案件が少ない、との意見 【5】
- ④その他として、競争参加要件は満たしている(現行で問題ないとの回答を、含む)が競争に勝てる評価が必要、との意見 【13】

また、①～④のほかに、⑤⑥があった

- ⑤Q1の質問に対する回答のような「作業船保有業者への加点」との意見 【3】
- ⑥Q3の質問に対する回答のような「下請施工実績を加点評価」との意見 【6】

※⑤⑥とも、参加しても勝てなければ意味がない、との意見と解される



### <考察ほか>

- ①「会社の施工実績」が24%、②「配置予定技術者の施工実績」が31%、と大きなハードルとなっているようだ。技術者の実績がよりシビアである。
- 「発注案件が少ない」との意見は、競争参加要件は満たせるが、案件が少ないので受注に結び付かない、との意見と解される。
- また、その他では、以下のような回答があります。  
(例)「要件を満たす技術者を配置するため発注見通しを早期に提示」、「B/Cランクの発注規模(金額)を引きあげる」、「漁港の施工実績を容認」など

## Q3. 「下請実績の容認」に関する質問【実態】

Q3は、下請実績で入札参加した実績、及び、受注した実績を問う質問です。記述式でしたが回答数はゼロ(下請実績で入札参加した案件はなし)でした。

### <分析>

- ①平成30年度に、下請実績で入札参加したとの回答(実績)はなかった。
- ②「入札断念した実績」も併せて聴取したところ、7社から具体的な回答があり、うち6社は「成績評価点がないと勝負にならない」との回答であった。

### <考察ほか>

- 1社からは、以下の質問(問題提起)があった。
  - ・FD船を有し下請(備船)の実績があるが、FDによるケーソン製作工事はA等級の工事であり、B等級の当社は入札に参加できない。
  - ・一次下請で容認する工事は、「完成引渡しのFDでの製作した工事」とあるが、FDの備船(オペも含む)だけは該当する実績となるのか?
  - ・そもそも、FDによるケーソン製作の一次下請は、分業(型枠・鉄筋・生コン打設・備船)が実態である。

## Q4-1. 作業船保有業者向け入札制度(事業メニュー)に関する質問【意見】 (海上工事チャレンジ型)

Q4-1は、多様な事業メニューの内、「海上工事チャレンジ型」(近畿で実施)に関する意見を問う質問です。記述式で回答(回答数:49)

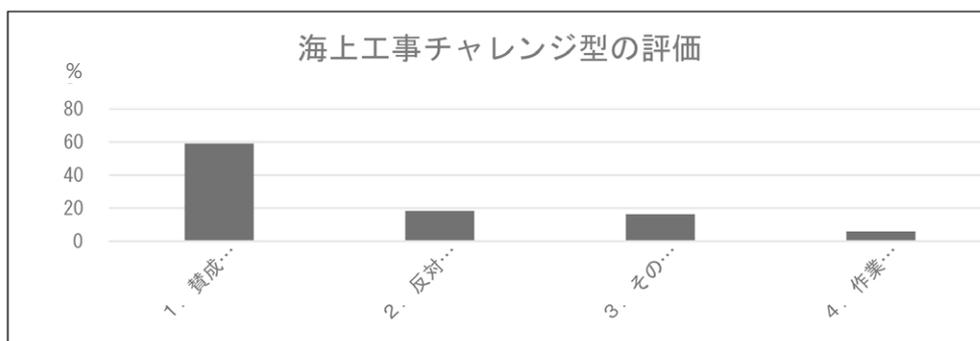
### <分析>

回答を概観すると、以下の3つに大別されます(賛否を問う質問です)。

- ①基本的に賛成の意見 【29】
- ②基本的に反対の意見 【9】
- ③その他(わからない、を含む、賛成・反対を示していない) 【8】

また、①～③のほかに、

- ④Q1の質問に対する回答のような「作業船保有業者への加点」との意見 【3】



### <考察ほか>

- 賛成の意見が多数(60%)を占めた。ただし、制度の改良を求めている。
- 近畿における実態として、以下の問題提起がされていた。
  - ・昨年度は1件(浚渫工事)で、しかもA+B発注され、Aの制限がなし
  - ・Aランクの大手マリコンが受注、制度の趣旨からAは制限されるべき
- 反対の意見としては、「施工計画が重視されると作業船を保有していない会社が受注することが増える」「施工実績がなくても選定されやすい」「施工計画を評価する人の采配で決まってしまう」などがあつた。

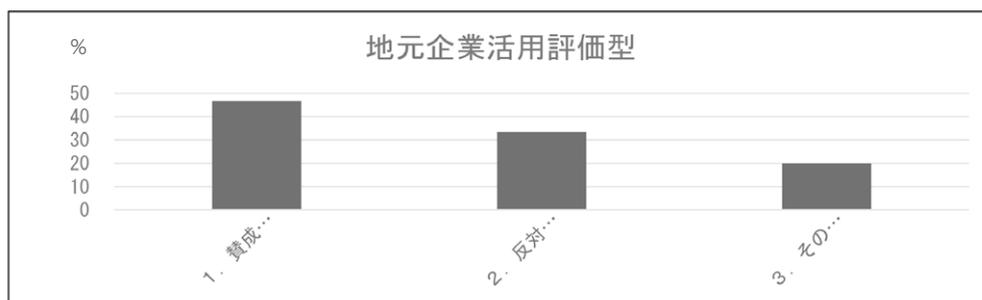
## Q4-2. 作業船保有業者向け入札制度(事業メニュー)に関する質問【意見】 (地元企業活用評価型)

Q4-2は、多様な事業メニューの内、「地元企業活用評価型」(近畿で実施)に関する意見を問う質問です。記述式で回答(回答数：30)

### <分析>

回答を概観すると、以下の3つに大別されます。(賛否を問う質問です)

- ①基本的に賛成の意見 【14】
  - ②基本的に反対の意見 【10】
  - ③その他(わからない、を含む、「地元企業の健全な育成、地域の景気浮揚は別な方法で行うべし、との意見)【6】
- ※反対に近い意見と思われま



### <考察ほか>

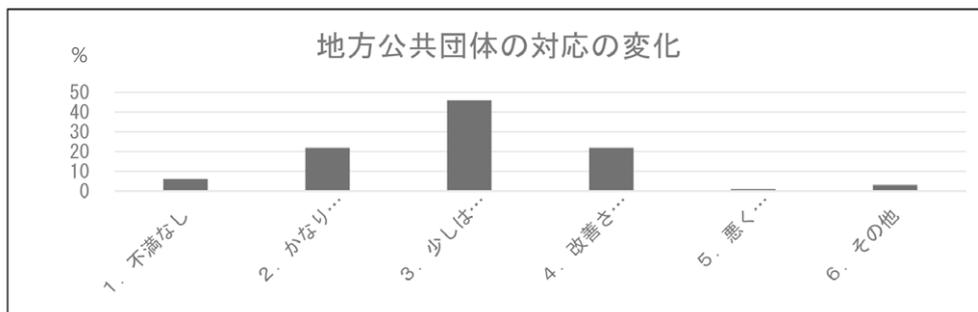
- 海上工事チャレンジ型が賛成が多かったのに対し、賛否が分かれた。
- 反対の意見には以下があつた。
  - ・地元企業活用でなく地元企業が元請になる制度を望む。
  - ・自社施工できない地元企業が1次下請になり管理だけ行う、重層になるだけ。

## Q5. 地方公共団体の対応に関する質問【実態】

国は、地方公共団体に対して、積算基準的確な運用(例えば、作業船の回航費を往復見る等)を促しています。Q5は、地方公共団体の対応の変化の実態を問う質問です。選択式で回答(回答数：96)

### <分析>

- ①従来より、必要な経費は計上してもらっており、不満はない 【6】
- ②従来(3年程度前)から比べれば、かなり改善されている 【21】
- ③従来(3年程度前)から比べれば、少しは改善されている 【44】
- ④少しも改善されていない 【21】
- ⑤むしろ、悪くなっている 【1】
- ⑥その他 【3】



### <考察ほか>

○「従来から比べれば、少しは改善されてきている」が多数(46%)を占め、「かなり改善されてきている」(22%)を含め、改善がみられている。

○一方、「改善されていない」との評価もまだ根強い(22%)。

## Q6. 地方公共団体の積算、入札・契約、工事実施に関する質問【実態】

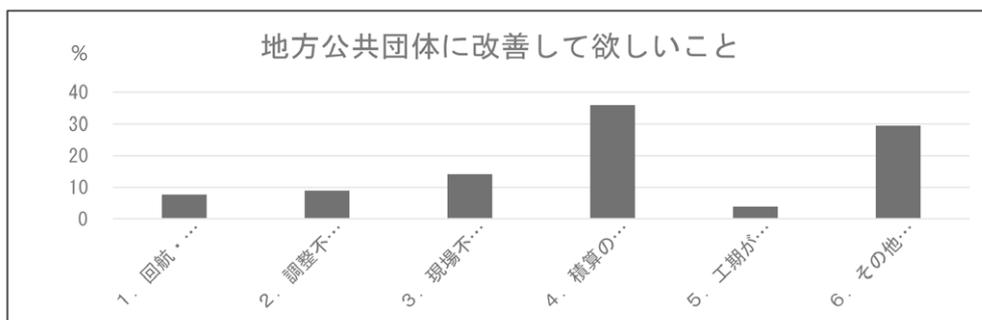
### ※Q5と密接に関連

Q6は、地方公共団体の積算、入札・契約、工事実施に関することで、課題と改善してほしいこと(実態)を問う質問です。記述式で回答(回答数：70)

※1社で複数の回答がある

### <分析>

- ①作業船の回航・えい航の費用を見てもらえない 【6】
- ②地元や関係官署との調整がなされない状態で発注された 【7】
- ③現場不一致でも契約変更に応じてくれない 【11】
- ④実態と乖離した積算基準・歩掛・単価・作業機械の使用 【28】
- ⑤工期のない状態で発注 【3】
- ⑥その他(「問題なし」を含む) 【23】



### <考察ほか>

○地方公共団体の主要な課題と予想された「作業船の回航・えい航費用の未計上」は、少数派(8%)であった。

○最も多かったものは「実態と乖離した積算等」で36%、続いて、「現場不一致でも変更契約に応じず」が14%であった。

○変更契約に応じてくれない実態があるため、予定価格算定がより重要になる。

## Q7. 適正でない下請代金・下請契約に関する質問【実態】

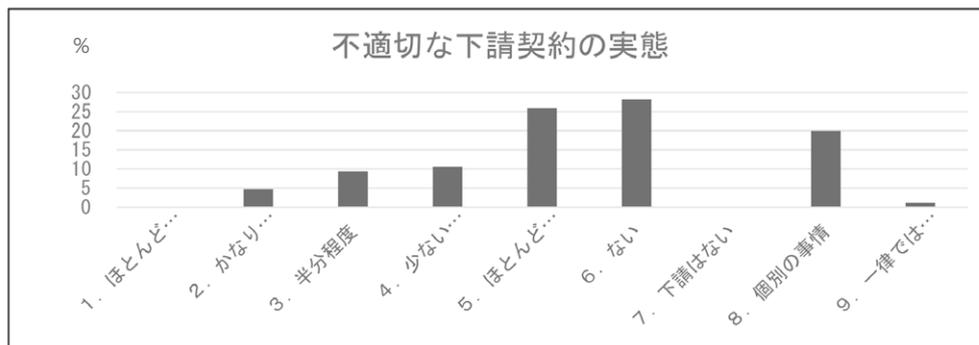
Q7は、「不適切な契約」の実態はどうか?実態を問う質問です。選択式で回答(回答数：108)。

## <分析>

選択肢は以下の9つとしました。

- ①ほとんど(9割以上)の下請契約が適正でない 【0】
- ②かなり(7割程度)の下請契約が適正でない 【4】
- ③半分程度(5割程度)の下請契約が適正でない 【8】
- ④適正でない下請契約は少ない(3割程度) 【9】
- ⑤適正でない下請契約はほとんどない(1割以下) 【22】
- ⑥適正でない下請契約はない 【24】
- ⑦下請はない 【23】
- ⑧個別の事情があり「適正でない」とは言い難く、①～⑦に分類できない 【17】
- ⑨年ごとに、状況が大きく変化し一律ではない 【1】

※全回答数から「下請はない」を引いた85回答で割合を出しました



## <考察ほか>

- 「適正でない下請契約はない」「適正でない下請契約はほとんどない(1割以下)」が大多数を占めた。(この2つで54%)
  - しかし、問題がないわけではなく、適切でない下請契約が存在するのも事実である。(適正でない下請：3割程度以上で25%)
  - 「事情があり適正でない」とは言い難い」の回答は、20%を占めた。
- ※この質問は、回答しにくい問題ととらえています。

## Q8. 「下請最低基準価格」に関する質問【意見】

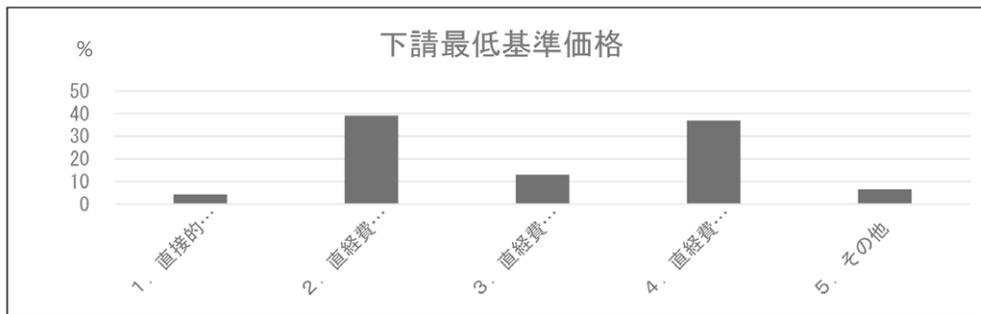
Q8は、「下請最低基準価格」というものを設けるなら、現実的に妥当な相場はどの程度だろう、という意見を問う質問です。選択式で回答(回答数：92)。

※前の質問で、「下請はない」「不適切な下請はない」とした社も回答

## <分析>

選択肢は、以下の5つとしました。

- ①工事現場での直接的な経費 【4】
- ②工事現場での直接的な経費+法定福利費+安全衛生経費 【36】
- ③工事現場での直接的な経費+現場を運営する経費の半分程度 【12】
- ④工事現場での直接的な経費+現場を運営する経費の全額(工事原価) 【34】
- ⑤その他 【6】(このうち、工事原価に加え一般管理費+儲け、を出すべきが2つ)



### <考察ほか>

- 「工事現場での直接的な経費に加え、法定福利費+安全衛生経費は出すべき」、との意見が最も多かった(39%)。なお、この2つの経費は、支払いを義務付けられたものであり、見積りに額を示すべきものである。
- 2番目に多かったのは、いわゆる工事原価である。(37%)

## Q9. 要望事項「三者連絡会における建設業法令遵守ガイドライン遵守の徹底」に関する質問【実態】

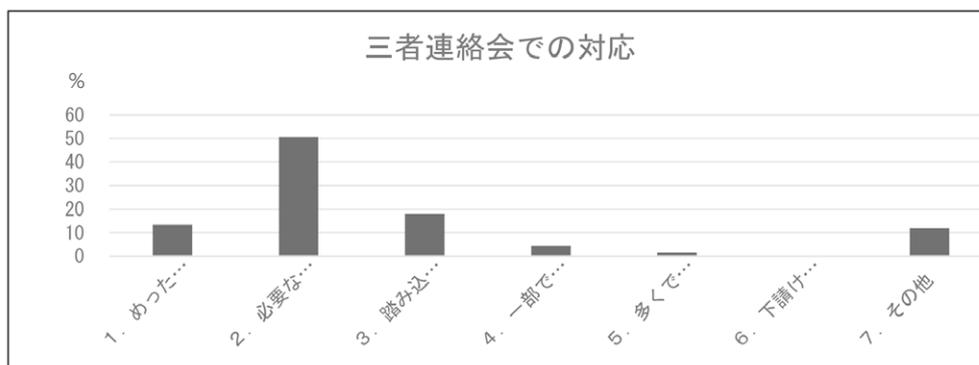
Q9は、三者連絡会における発注者の対応はどうなのか?元請に響く「踏み込んだ対応」をしてくれているでしょうか?実態を問う質問です。選択式で回答(回答数：103)。

### <分析>

選択肢は以下の7つとしました。

- ①三者連絡会はめったに開かれていない 【9】
- ②大体の工事で元下関係は適正であり、特段の対応はない 【34】
- ③大体の工事で問題があるが、「踏み込んだ対応」はない 【12】
- ④一部の工事で踏み込んだ対応(コメント)をしてくれる 【3】
- ⑤多くの工事で、踏み込んだ対応(コメント)をしてくれる 【1】
- ⑥下請けはなっていない(該当しない) 【36】
- ⑦その他 【8】

※全回答数から「下請けはなっていない」を引いた67回答で割合を出しました



### <考察ほか>

- ②「大体の工事で元下関係は適正であり、特段の対応はない」の回答が最も多かった(51%)。
- 「問題があるが踏み込んだ対応がない」が18%である。その一方で、「踏み込んだ対応をしてくれている」発注者は少数派であるがいます。

## Q10.要望事項「元請業者に対する下請変更契約書の提出の要請」に関する質問【意見】

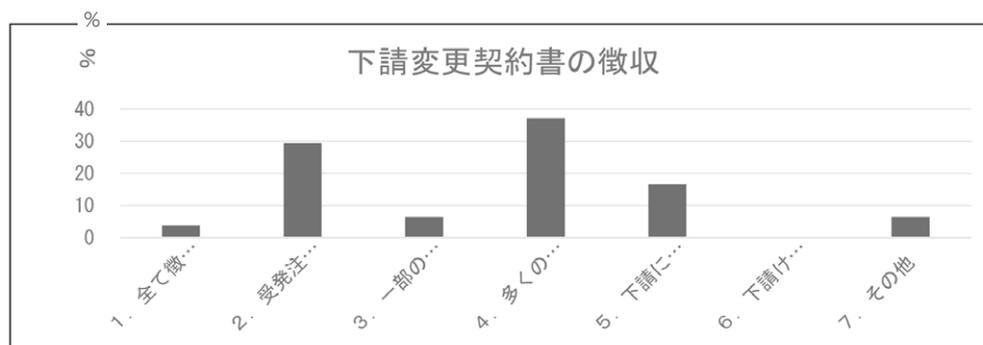
Q10は、下請変更契約書の提出要請を発注者はしてくれているのか?実態を問う質問です。選択式で回答(回答数:105)。

### <分析>

選択肢は以下の7つとしました。

- ①全ての工事で、元下間の変更契約書の徴収はしていない 【3】
- ②国と元請が契約変更した工事では、元下間の変更契約書を徴収している 【23】
- ③一部の工事では、元下間の変更契約書を徴収している 【5】
- ④多くの工事で、元下間の変更契約書を徴収している 【29】
- ⑤下請けにはわからない 【13】
- ⑥下請けになっていない(該当しない) 【27】
- ⑦その他 【5】

※全回答数から「下請にはなっていない」を引いた78回答で割合を出しました



### <考察ほか>

- 意外にも、④「多くの工事で、発注者は下請変更契約書を徴収している」(37%)。類似の回答である②「元請が変更契約している案件は徴収している」が多く(29%)、変更契約書の徴収率は割合高いようだ。
- 気になる回答としては、⑤「下請けにはわからない」が17%あったことである。その他にも類似の回答があった。

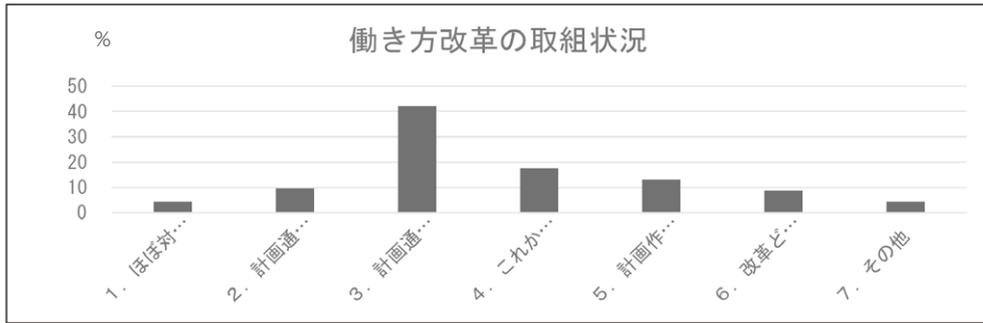
## Q11.会員企業の働き方改革の取組に関する質問【実態】

Q11は、会員企業の働き方改革は進んでいるのか?実態を問う質問です。選択式で回答(回答数:114)。

### <分析>

選択肢は以下の7つとしました。

- ①既に、働き方改革に取り組み、ほぼ対応はできている 【5】
- ②既に、働き方改革に取り組み、予定通り計画的に改革が進んでいる 【11】
- ③働き方改革に取り組んでいるが、思うように進んでいない 【48】
- ④働き方改革に取り組みたいと思っている、計画づくりを進めている 【20】
- ⑤働き方改革に取り組みたいと思うが、計画づくりをなかなか進められない 【15】
- ⑥働き方改革どころではない、人的に余裕がない 【10】
- ⑦その他 【5】



### <考察ほか>

- 働き方改革に対し、取り組んでいる、又は、取り組みたいと思っている会員が(①～⑤)87%を占め、会員の多くは、改革に取り組む意志を持っている。
- ただし、最も多かった回答が、③「改革に取り組んでいるが思うように進んでいない」で42%を占めた。やはり取組を進めるのは難しいようだ。
- その一方で、①「ほぼ対応できている」②「計画通り進んでいる」会員は14%あった。
- うまく進めている会員との情報共有を図り、全体的な底上げが必要と思われる。

## Q12. 働き方改革の具体的内容に関する質問【実態】

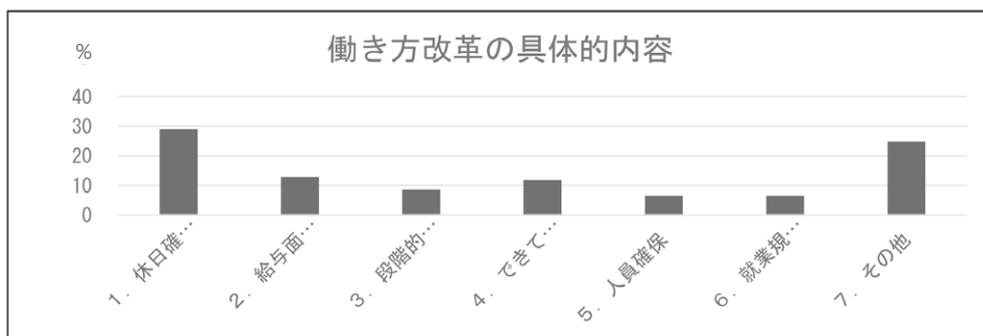
Q12は、働き方改革とは、一体どのようなことをしているのか?実態を問う質問です。記述式で回答(回答数: 93)。

※複数回答した社がある

### <分析>

回答は、概ね以下の7つに分類されます。

- ①休日確保、年休消化、残業抑制の推進 【27】
- ②給与面の改善(月給制等) 【12】
- ③段階的に推進(まず、4週6休を目指す等) 【8】
- ④できていない 【11】
- ⑤人員確保 【6】
- ⑥就業規則の改正 【6】
- ⑦その他 【23】



### <考察ほか>

- 最も多かったのは、①「休日確保、年休消化、残業抑制の推進」(29%)、まずは、時間内に仕事を片付け、決められた日を休もう、という取組である。
- 次に多かったのは、②「月給制等の給与面の改善」(13%)、港湾建設関係団体が現場で働く者に対して行っ

たアンケート調査でも「給与が下がらなければ働き方改革を歓迎する」意見が多かった。

○その一方で、④「できていない」との回答が多くあったが(12%)、原因は「人員の確保が進まないため」が多い。

○⑦「その他」が多い(25%)ので、いくつか内容を紹介する。

- ・ ICTの活用(デバイス活用を含む)や書類の簡素化を行う(推奨事例)。
- ・ 船外での宿泊・休息の場を確保している。
- ・ 下請になった場合は元請の対応に従う。
- ・ 個人単位で代休措置を推進する。

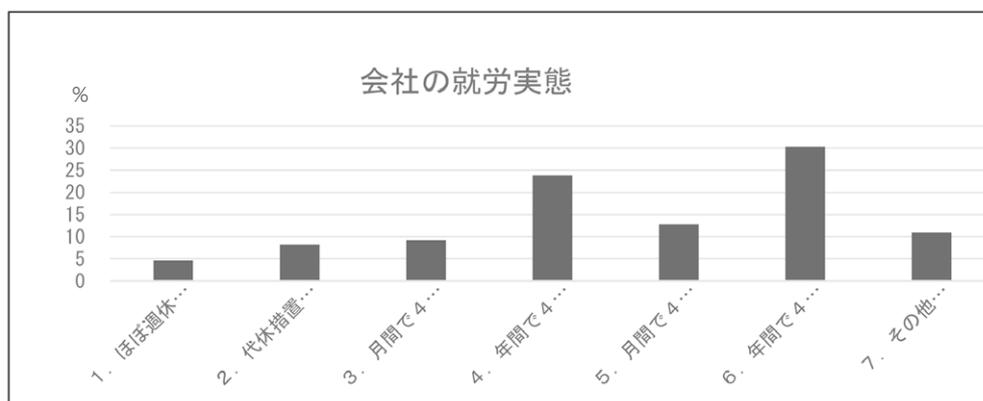
### Q13. 会社の就労実態に関する質問【実態】

Q13は、会社の現在の勤務日数や休業日の実態を問う質問です。選択式で回答(回答数：109)。

#### <分析>

選択肢は以下の7つとしました。

- ①大体の職員が、決まった曜日を休む週休2日制で仕事をしている 【5】
- ②大体の職員が、代休措置を行えば週休2日制で仕事をしている 【9】
- ③大体の職員が、月単位で見れば、4週8休相当の休日である 【10】
- ④大体の職員が、年間を通じてみれば、4週8休相当の休日である 【26】
- ⑤大体の職員が、月単位で見れば、4週6～7休体制で仕事をしている 【14】
- ⑥大体の職員が、年単位で見れば、4週6～7休体制で仕事をしている 【33】
- ⑦その他(⑥より休暇が少ない場合を含む) 【12】



#### <考察ほか>

○時間外勤務の上限規制は、月ごとの上限が決められており、①～③までの勤務形態であれば問題がないが、全体の22%に過ぎない。

○一方、④の「年間で見れば4週8休相当」が24%あるので、業務の平準化や変形労働制の工夫で対応できる可能性がある。

○4週6休までの達成度で見れば、⑤と⑥で43%に上る。もう一頑張りである。

○⑦「その他」で、4週6休相当にも満たない等、著しい乖離があるのは11%と少数であった。

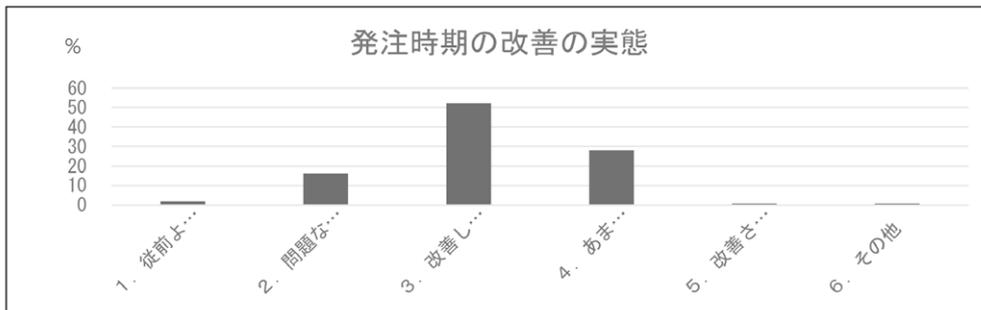
### Q14. 発注時期の改善に関する質問【実態】

Q14は、海技協要望「発注時期の改善」について、改善は進んでいるか?実態を問う質問です。選択式で回答(回答数：111)。

## <分析>

選択肢は以下の6つとしました。

- ①従前より、発注時期に問題はない 【2】
- ②相当改善が進んで、ほぼ発注時期に問題はなくなった 【18】
- ③改善されているが、まだ、十分ではない 【58】
- ④あまり改善されているとは感じない 【31】
- ⑤改善されていない 【1】
- ⑥その他 【5】



## <考察ほか>

- ②「発注時期に問題がなくなった」との回答が16%に達し、発注時期の改善が進んでいることが覗える。
- 一方、③「改善されているが不十分」と④「あまり改善されていない」の2つで80%を占め、更なる改善が望まれていることが覗える。
- 発注時期は、「海象条件が良好なうちに工事を完了できるか?」という問題であり、「工期が十分取れているか?」とも密接に関係する。

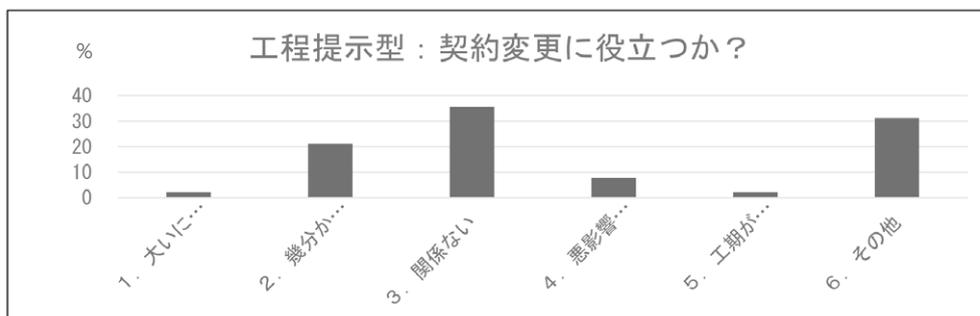
## Q15. 工程提示型の運用実態に関する質問【実態】

Q15は、試行工事:工程提示型について、工程が提示されたことで、契約変更に役立ったのか?実態を問う質問です。選択式で回答(回答数:90)。

## <分析>

選択肢は、以下の6つとしました。

- ①相互理解が深まり、契約変更(工期延伸)に大いに役立っている 【2】
- ②相互理解が一定なされ、契約変更(工期延伸)に幾分か役立っている 【19】
- ③参考提示なので、特に、契約変更とは関係ない 【32】
- ④参考提示だが足かせになり、契約変更(工期延伸)に悪影響がある 【7】
- ⑤提示された工程が強要され、契約変更(工期延伸)に応じてくれない 【2】
- ⑥その他 【28】



### <考察ほか>

- 最も多い回答が、③「契約変更には関係ない」で36%を占めた。
- ②「幾分か役立っている」との回答は21%で、更なる改善を期待したい。
- その他は、31%と多いのだが、具体的な記述があった回答は9つで、多い答えは「実績なし」で6つあった。

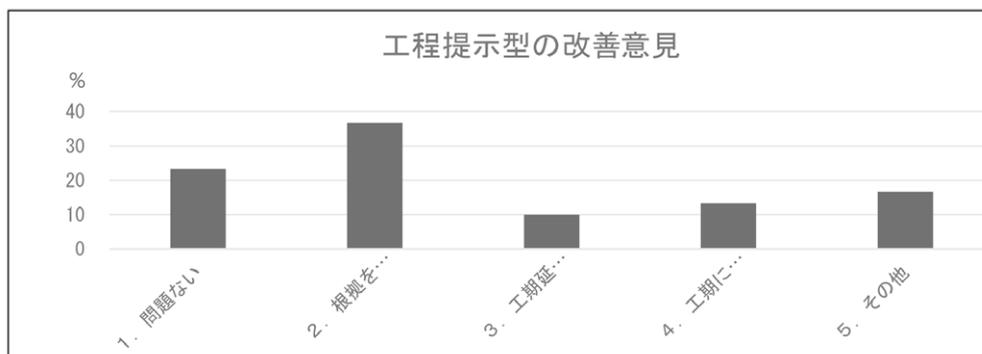
## Q16. 工程提示型の改善に関する質問【実態・意見】

Q16は、「工程提示型を、こう改善して欲しい」という意見を問う質問です。記述式で回答(回答数：30)。

### <分析>

回答を概観すると、以下の5つに大別されます。

- ①問題なく円滑な施工ができている、工程を協議するのは良いことだ 【7】
- ②発注者から工程の根拠を提示して欲しい、現場に合っていない 【11】
- ③工期延伸をもっとスムーズにしてほしい 【3】
- ④とにかく工期に余裕がない 【4】
- ⑤その他 【5】



### <考察ほか>

- 回答数は30と少なかった。
- 最も多い回答は、②「根拠を示してほしい」で37%を占めた。前問と関連があり、工程が現場に合っていないので、発注者の考え方が知りたいということである。
- 工期延伸に関する意見(③・④)が合わせて23%を占めた。会員が工期内に現場を終わらせることに苦心していることが覗える。

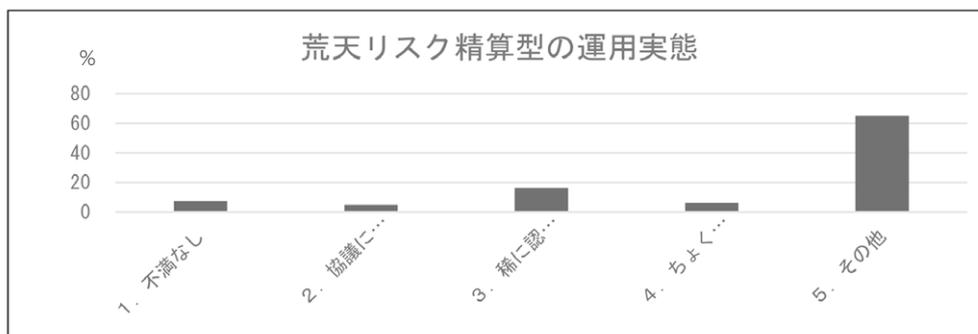
## Q17. 荒天リスク精算型の運用実態に関する質問【実態】

Q17は、試行工事:荒天リスク精算型について、荒天の判断が受発注者間でうまくいっているか?実態を問う質問です。選択式で回答(回答数：80)。

### <分析>

選択肢は、以下の5つとしました。

- ①船長など施工者の現場責任者の判断を尊重してくれる、不満なし 【6】
- ②施工者の判断を認めてもらうため、膨大な資料を整理させられるなど苦労したことがある(結果的に認められた) 【4】
- ③施工者の判断を認めてくれないことが希にある 【13】
- ④施工者の判断が認めてもらえない場合がちょくちょくある 【5】
- ⑤その他 【52】



### <考察ほか>

- 最も多い意見が、⑤「その他」で65%を占めたが、具体的な記述があったのは18で、多い答えは「実績なし・経験なし・該当なし」で11あった。
- 気になる意見として、「下請けには反映されていない」「下請けなのでわからない」という意見が3つあった。下請けには連絡(通知)がないのでしょうか?三者連絡会などで情報共有いただきたい。

## Q18. 荒天リスク精算型の改善に関する質問【実態・意見】

Q18は、「荒天リスク精算型で荒天日の判断がうまくいかなかった事例を調査し、改善の意見を問う質問です。記述式で回答(回答数：15)。

### <分析>

回答を概観すると、以下の4つに大別されます。

- ①実施したことはないが、荒天リスク精算型を進めるべきという意見 【2】
- ②うまくいかなかった事例を記載し、改善するための提案が記載された意見 【2】
- ③認められなかった事例だけを記載した意見 【4】
- ④その他 【7】

### <考察ほか>

○回答数が15と少なく、かつ、その他が7つあったので、頻度のグラフは示さないこととし、②の具体的な改善提案をした回答を示すこととします。

- ・ 施工計画書にて工種ごとの作業中止波高値を取り決め、実測値と予測値をピンポイントで計測し、随時発注者と情報共有していたので判断に大きな問題はなかった。ただし、風が続いても1週間以内に休暇としなければならない決まりに関しては、これまでの港湾工事慣習と逆であるため、元請・下請ともにもったいないと感じていた。
- ・ 気象データにおける有義波高と実際の現場の海象との差があり、データによる証明が難しい。一方、判断を船団長に委ねるため、その判断基準をリスト化する。

※アンケート結果ではありませんが、発注者の方から、荒天リスク精算型の課題として、「同じ現場でもA社とB社で荒天の判断が異なり対応に困る」場合がある、との話を伺ったことがあります。

## Q19. 休日確保評価型：確保できなかったケースの実態に関する質問【実態】

Q19は、実際の現場で休日確保ができなかった理由(アクシデントの有無・内容)を問う質問です。選択式で回答(回答数：89)。

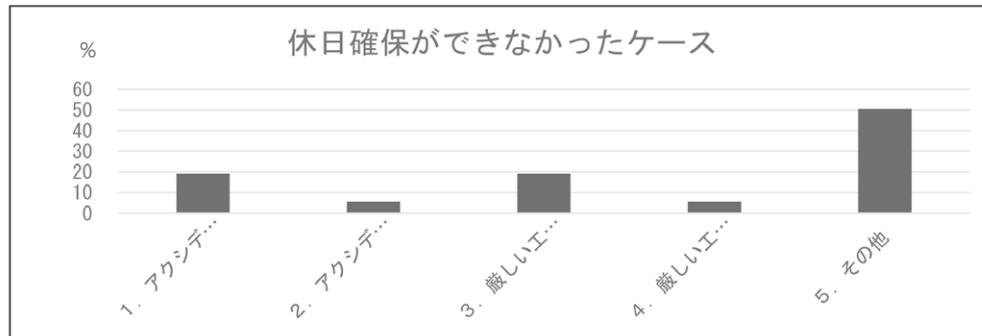
### <分析>

選択肢は以下の5つとしました。

- ①台風等異常気象が発生し、工事ができない期間があったが、工期の延伸ができず、休日出勤でカバーした(ア

クシデントが自然条件) 【17】

- ②濁りが基準値を超えるなどのアクシデントで工事を休止した期間があったが、工期の延伸ができず、休日出勤でカバーした(アクシデントが自然条件以外) 【5】
- ③この海域の供用係数で算出された工程では、そもそも工期内で完了するのが難しく、休日出勤でカバーした(厳しい工期の理由が自然条件に由来) 【17】
- ④着工前の事前準備に相当の時間を要する工事だが、発注者が設定した工程上の準備期間が短く、休日出勤でカバーした(厳しい工期の理由が自然条件以外に由来) 【5】
- ⑤その他 【45】



### <考察ほか>

○⑤「その他」が多く51%に及んだ。内容が記述された回答は22あり、22回答を概観すると以下の4つに大別される。

- 1) 問題なくできた 【6】
- 2) 実績なし 【7】
- 3) そもそも無理な工程である(選択肢の③④に近い) 【8】
- 4) その他 【6】

○そもそも、厳しい工程である、との回答は、その他も含め34%に及ぶ。

### Q20-1. 休日確保評価型を働き方改革に結びつける取組に関する質問【実態・意見】

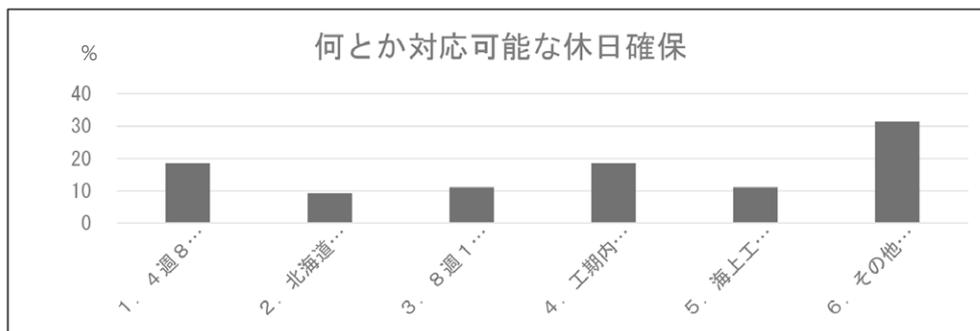
曜日が固定された土日休や4週8休は困難だが、「評価基準がある程度緩和されれば可能である」との考えがあります。どの程度緩和できれば、休日確保が可能になるのでしょうか?実態を問うとともに、会員意見を問う質問です。記述式で回答(回答数:54)。

※1社で複数の回答がある

### <分析>

回答を概観すると、以下の6つに大別されます。

- ①土日にかかわらず4週8休ならOK(達成できた) 【10】
- ②北海道開発局の評価ルールならOK 【5】
- ③8週16休に評価期間を拡げてもらうならOK 【7】
- ④工期内通算に評価期間を拡げてもらうならOK 【6】
- ⑤海上工事以外、陸上と海上ごとに休む、作業パーティーごとに休むならOK 【6】
- ⑥その他(できない、という意見を含む) 【17】



### <考察ほか>

○⑥「その他」が、最も多く31%を占めたが、その中には、「3月下旬から5月上旬の間で休みをとる」「工事前後の端境期に休みをとる」「工事が完了した後まとめて休みをとる」など、現在行っている休日確保の方法が記述されていた。

○「曜日を固定しない」「評価する期間を拡げる」「陸上と海上を別々に考える」などの緩和すれば、週に2日相当の休みを確保できる可能性が示されている。

## Q20-2. 休日確保評価型を働き方改革に結びつける取組に関する質問【実態・意見】

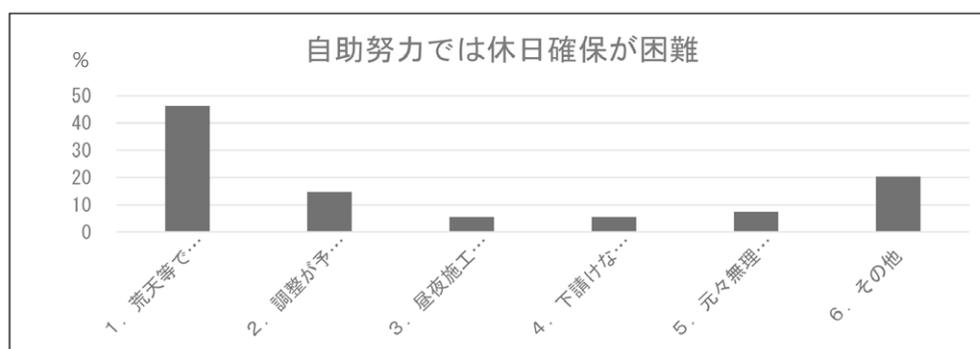
前の質問は、休日確保が可能な評価基準を記述していただいたが、自助努力では解決が困難な問題があります。どのような場合が自助努力で解決困難なのか?実態を問うとともに、会員意見を問う質問です。記述式で回答(回答数: 53)。

※1社で複数の回答がある

### <分析>

回答を概観すると、以下の6つに大別されます。

- ①荒天等(自然条件系)に伴い、実施できない期間が生じた場合、工期延伸できないと休日確保は無理 【25】
- ②利用者調整が予定通り進まず、工程通りに進まない場合、工期延伸できないと休日確保は無理 【8】
- ③昼夜施工の作業船(CDM船、ポンプ船) 【3】
- ④下請の立場としては元請に従うしかない 【3】
- ⑤元々、無理がある工程の工事(現実的でないパーティー数、現場に合わない供用係数) 【4】
- ⑥その他 【11】



### <考察ほか>

○供用時期が決まっているなど、発注者が工期延伸を認めてくれない場合(①・②)、何らかのアクシデントが生じれば自助努力では休日確保ができないとの回答が61%を占めた。特に、荒天等が休日確保が困難にさせている実態が覗える。

○③「昼夜施工を前提としている工法や作業船は、無理に休日確保することが難しい」④「下請は元請に従わざるを得ない」ことは少数の回答であったが、現実にある課題である。

## Q21.「担い手確保」試行工事の改善に関する質問【意見】

「担い手確保」の試行工事が行われています。Q21は、各種試行工事の改善に関する会員企業の意見を問います。試行工事は以下の3つ、それぞれについてお聞きします。

- ①若手技術者登用促進型
- ②働きやすい職場環境を整備した工事
- ③担い手育成活動を実施した工事

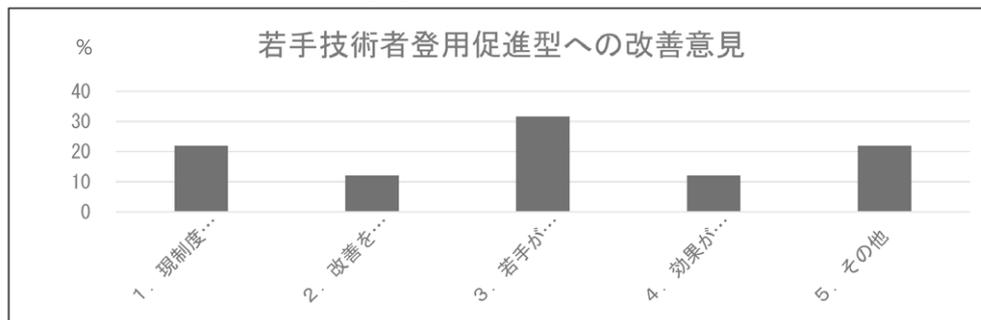
### Q21-1.若手技術者登用促進型【意見】

Q21-1は、「担い手確保」試行工事のうち、若手技術者登用促進型について、意見を問う質問です。記述式で回答(回答数：41)。

#### <分析>

回答を概観すると、以下の5つに大別されます。

- ①現制度で良い、もっと対象案件の拡大を求める 【9】
- ②現制度を是としながらも、要件の緩和等改善を望む 【5】
- ③若手がない、やれといわれても困難 【13】
- ④効果がない、担い手確保は別な方法で(制度に否定的な意見) 【5】
- ⑤その他(実績なし)を含む 【9】



#### <考察ほか>

- ③「登用すべき若手がない」という現実的な課題を挙げた回答が最も多く、32%を占めた。
- その一方で、改善を含め現制度を支持する回答(①・②)が34%を占めた。

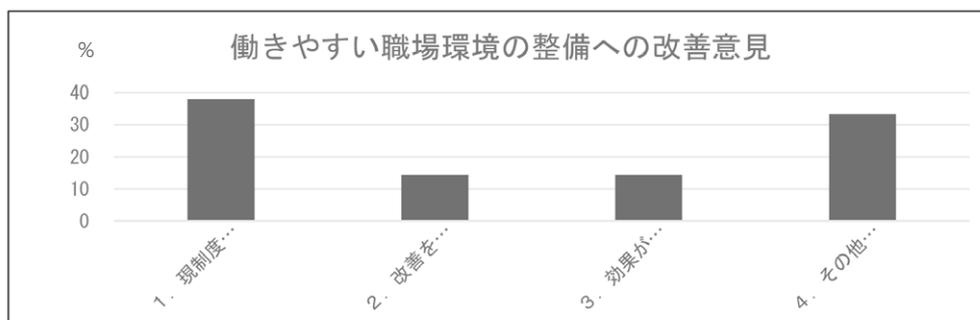
### Q21-2.働きやすい職場環境を整備した工事【意見】

Q21-2は、「担い手確保」試行工事のうち、働きやすい職場環境を整備した工事について、意見を問う質問です。記述式で回答(回答数：23)。

#### <分析>

回答を概観すると、以下の4つに大別されます。

- ①現制度で良い、もっと対象案件の拡大を求める 【8】
- ②現制度を是としながらも、対象の拡大、点数アップ、評価方法の見直し等改善を望む 【5】
- ③効果がない、担い手確保は別な方法で(制度に否定的な意見) 【3】
- ⑤その他(実績なし)を含む 【7】



### <考察ほか>

- 回答数が23と少なかった。
- 改善意見を含むが、現制度を支持する意見(①・②)が52%に及んだ。
- ②の中の具体的な改善意見を紹介します。
  - ・施設面だけでなく就業体制を評価
  - ・女性を採用し本人たちから要望を聞き、職場環境を整備していることを評価
  - ・作業船に備わっている快適トイレを評価(快適な環境の作業船)

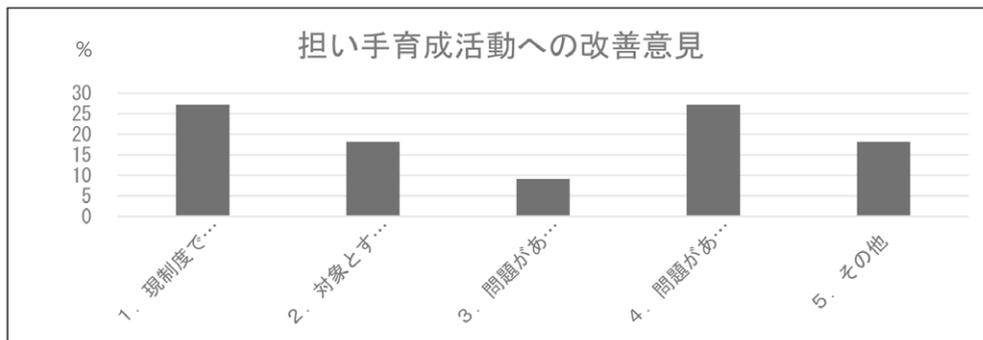
### Q21-3. 担い手育成活動を実施した工事【意見】

Q21-3は、「担い手確保」試行工事のうち、担い手育成活動を実施した工事について、意見を問う質問です。記述式で回答(回答数：22)。

#### <分析>

回答を概観すると、以下の5つに大別されます。

- ①現制度で良い、もっと対象案件の拡大を求める 【6】
- ②現制度を是としながらも、成績評価の対象となる活動を見直す 【4】
- ③現在の方法は問題がある、別な方法で(否定的な意見) 【2】
- ④現在の方法は問題がある、反対である(否定的な意見) 【6】
- ⑤その他(実績なしを含む) 【4】



### <考察ほか>

- 回答数が22と少なかった。
- 改善意見を含むが、現制度を支持する意見(①・②)が45%に及んだ。
- その一方で、現制度に対する否定的な意見(③・④)が36%あった。
- ④の中の具体的な反対意見を紹介します。
  - ・地方によっては生徒・学校が少ない、などの事情があり反対
  - ・個別の工事で評価するのではなく、企業としての人材育成を評価すべき
  - ・新卒者の確保に会社間の差があり、小規模事業者に不利な制度

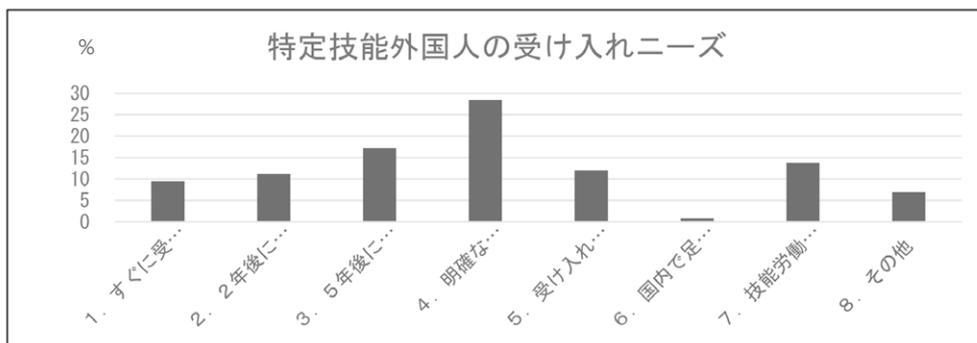
### Q22. 特定技能外国人の受入ニーズに関する質問【意向】

会員企業の特定技能外国人の受入ニーズはいかがでしょうか?Q22は、会員の意向を問う質問です。記述式で回答(回答数：116)。

#### <分析>

選択肢は以下の8つとしました。

- ①現在も人手不足で困っている。すぐにでも受け入れたい 【11】
- ②現在は国内人材で対応しているが、2年ぐらい先には必要になると思う 【13】
- ③現在は国内人材で対応しているが、5年ぐらい先には必要になると思う 【20】
- ④現時点で明確なニーズがあるとは言えない 【33】
- ⑤人手不足になっても、外国人の技能者を雇用する方針でない 【14】
- ⑥将来にわたって、国内人材で十分足りている 【1】
- ⑦会社は、海洋土木工事の技能労働者を雇用していない 【16】
- ⑧その他 【8】



### <考察ほか>

- 受入ニーズがある(①～③)が、37%を占めた。この結果から、会員ニーズありと判断し理事会に諮り、「協会でも対応をとる」こととした。
- ④の「現時点で明確なニーズがない」が最も多かった(28%)。本分析ではニーズなしと区分しているが、この中にも潜在的なニーズがあるものとする。

## Q23. 特定技能外国人の想定される業務に関する質問【意向】

※Q22と密接に関連

Q23は、特定技能外国人にやらせたい業務はなにか?会社の意向を問う質問である。記述式で回答(回答数:54)。

### <分析>

回答を概観すると、以下の3つに大別される。

- ①作業船の甲板員をさせる 【44】
- ②作業船の甲板員にとどまらず船長・機関長をさせたい 【3】
- ③陸上の工事に従事させる 【7】



### <考察ほか>

- ①「作業船の甲板員をさせる」が81%を占め、②と併せると87%になる。
- 甲板員の仕事の具体的な例示としては、ウィンチ操作、玉掛けという回答が多かった。
- また、作業船を用いる工事が無い場合について言及した回答があり、
  - 1) 作業船のメンテナンス(26%)
  - 2) 陸上の土木工事等(17%)
 が多かった。

## おわりに

アンケート結果を、「海技協の会員は今」と題を付けてみました。同じ境遇の会員はいませんが、こうして全体をまとめることで、海技協会員の全体的な現状が見えてくると思います。

アンケート調査を通じて、海技協会員の実態や他の会員の意見を知ること、自社が抱えている課題の解決の一助になれば幸いです。

# 令和元年度 国土交通省港湾局長要望報告について



港湾局長要望

## 1. 令和元年度要望事項

### I. 港湾関係事業の中長期見通しの提示と安定的な予算の確保

四方を海に囲まれた我が国にとって、国民生活や産業活動を支える港湾、海岸の整備や、大規模災害時の啓開作業・応急工事への対応は重要です。しかしながら、平成の時代に公共事業を取り巻く環境に大きな変化があり、事業費の中長期見通しが示されなくなり、予算の規模が縮小しました。その結果、作業船と作業船従事者は大幅に減少しました。

一方、度重なる災害の発生を背景に、昨年度から防災・減災・国土強靱化のための3カ年緊急対策予算が措置されました。この国土強靱化を推進する対応を歓迎します。

また、プレキャスト化など海上工事の生産性向上、さらに、洋上風力の推進という施策の実現には、作業船が貢献できると考えます。

会員企業が作業船を持続的に保有できますよう、以下のことを要望します。

#### 【要 望】

- ・ 港湾関係事業の中長期的見通しの提示
- ・ 港湾関係予算の安定的な規模の確保
- ・ 令和2年度の要求額の満額確保、及び、地域バランスに配慮した配分
- ・ 補正予算の相当額の確保
- ・ 防災・減災・国土強靱化のための緊急対策予算の確保
- ・ 国による国土強靱化地域計画策定の支援
- ・ 作業船を用いた海上工事技術の一層の活用

## II. 作業船保有業者が持続的に活動できる入札契約制度・執行制度

将来にわたり我が国の海上工事システムを維持し工事品質を確保するためには、優良な作業船保有業者が作業船を保持し、更新できる安定した経営環境が重要です。このためには、元請としての受注を増やすとともに、下請契約・下請価格の改善が必要です。

### 1. 地域の守り手である作業船保有業者が元請受注できる機会の確保

様々な現場で地域の守り手としての役割を果たすため、作業船保有業者が持続的に活動できるような収益が必要です。

#### (1) 総合評価における作業船評価の改善

総合評価においては、「作業船の保有」が加点されるようにはなりましたが、その点数は入札結果に影響を与えるまでには至っておらず、これだけでは、作業船保有の強力な後押しとはなっていません。

作業船保有のインセンティブになる更なる加点評価を要望します。

#### 【要 望】

- ・当該工事に使用しなくても、作業船を保有していることに対する加点
- ・作業船評価(環境性能)の加点を2点に戻すこと

#### (2) Aランク中小企業の元請受注機会の確保

Aランク中小の業者が、Aランク案件の中で元請受注できる機会は極めて少ないのが実態です。作業船を保有しているにもかかわらず、施工実績を維持できずに工事の入札に参加できない業者がいます。

Aランク中小の元請受注機会の確保を要望します。

#### 【要 望】

- ・大手業者を外した「Aランク中小企業」向けの発注件数の増
- ・JVの積極的な活用

#### (3) 地元業者向けの工事量の確保

BランクとCランク工事の発注は、ここ5年間をみても20%前後と極めて少ない割合となっております。また、総合評価で入札参加するためには、企業の施工実績及び配置予定技術者の施工実績が必要ですが、B・Cランクにおいても、施工実績が維持できない企業が増えています。

地元業者が更に受注できるよう、以下のことを要望します。

#### 【要 望】

- ・更なる地元業者(B・Cランク)向けの発注件数・発注額の増
- ・Aランク業者を入れないBランク案件の増
- ・更なる施工実績の要件緩和
- ・地域精通度・貢献度に係わる加点の増
- ・工事の平準化と年間の発注予定情報の公表(地元の作業船が活用される環境整備)

#### (4) 適切な入札価格設定のための地方公共団体との連携強化

地方公共団体が発注する際には、国が作成した積算基準を用いて予定価格を算出するところが多いものの、作業船の回航や実態が基準とかい離する現場に関しては、適確に運用できていません。

### 【要 望】

- ・適確な運用がなされるよう地方公共団体を誘導すること

## 2. 下請契約・下請価格の適正化

### (1) 低入札価格調査基準の再引き上げ

激しい競争の下で適切な元請価格が実現していないことが行き過ぎた下請価格を発生させる原因の一つになっております。低入札価格調査基準(範囲)は引き上げられましたが、基準はまだまだ低い水準にあります。

### 【要 望】

- ・共通仮設費及び現場管理費の直接工事費並み(0.97)の引き上げ
- ・低い水準にある一般管理費(0.55)の引き上げ

### (2) 適正な下請契約・下請価格実現への取り組み

元請業者から下請業者に適正な下請代金が支払われる環境を整備する必要があります。建設業法等の趣旨を踏まえ、以下のことを要望します。

### 【要 望】

- 1) 以下の内容の制度化
  - ・下請け最低基準の設定
  - ・元請業者から発注官庁への下請変更契約書の提出の義務化
- 2) 以下は、既存の制度内で対応可能であり、各事務所で実施
  - ・「三者連絡会」における「建設業法令遵守ガイドライン」の遵守の徹底
  - ・元請業者に対する下請変更契約書の提出の要請

## Ⅲ. 作業船の保有及び代替建造に対する支援

作業船は、稼働しない場合でも、作業船の管理費及び維持修繕費がかかります(公的負担を含む)。加えて、乗組員の給与等を支払う義務があります。

更に、老朽化が進行し、いずれ代替建造が必要になります。

### 1. 作業船を保有する上での負担軽減

われわれ業者は、災害時に、国からの出動要請に応えるためにも、作業船の維持管理を行っています。国においても、以下のことを要望します。

### 【要 望】

- ・固定資産税の軽減等の公的負担の軽減

### 2. 作業船代替建造の支援

作業船の建造には多額の費用がかかり、自己資金では全てを賄えず、金融機関等から借入れが必要です。資金調達の支援を要望します。

#### 【要 望】

- ・ 作業船の買替等の課税の特例(圧縮記帳)の継続
- ・ 建造又は改造に対する補助金、または、日本公庫の「環境・エネルギー対策資金」より有利な融資制度の斡旋

## IV. 海上工事における働き方改革と担い手確保

ご当局におかれては、すでにこの2つの課題に対し、試行工事などを通じて取り組まれており、当協会においても喫緊の課題として積極的に対応を図って参ります。今後とも、官民協力して「働き方改革」「担い手確保」を着実に進める必要があります。

### 1. 海上工事システムの改善

会員企業も週休2日に取り組んでおり、顕在化する様々な課題に対し、官民が協力し海上工事システムの改善が求められています。

以下の視点で海上工事システムが改善され、その効果が下請も含む受注者の隅々まで行き渡らせていただけますようお願いします。

#### 【要 望】

- ・ 適正な工期の確保
- ・ より一層、適正な時期での発注
- ・ 週休2日によって生じる費用の改善

### 2. 「働き方改革」に関する当局の取組(各種試行)に対する要望

試行工事は、これまでも内容の改善がなされてきましたが、取組を通じて、海上工事システムの改善につなげていくことこそが必要です。

各種試行工事について、以下の改善を要望します。

#### 【要望】

- ・ 工程提示型は、参考提示にとどまらず契約変更への活用
- ・ 荒天リスク精算型は、対象工事の増とともに、週休2日等を達成できた場合、休日確保評価型のように、工事成績の加点
- ・ 休日確保評価型は、アクシデントが発生した場合等の評価方法を検討し、アクシデントの内容に応じた評価

### 3. 働き方改革を推進するための協働

働き方改革の推進は、元請・下請を問わず、建設業で働く全ての労働者の共通の課題です。(一社)日本埋立浚渫協会、日本港湾空港建設協会連合会、全国浚渫業協会、(一社)日本潜水協会、そして、(一社)日本海上起重起重技術協会の5者は、この課題に対し、連携・協力して取り組みます。

その一環として、連携・協力する項目の中から、以下のことを要望いたします。

#### (1) 船舶損料の見直し

働き方改革により、年間に実施できる仕事量の減少が懸念されます。一方、労働者の年間総収入を減らさないことが働き方改革実現のポイントです。そのためには、作業船の稼働により得られる年間の総収入が減少しない措置

が必要です。

## 【要 望】

- ・年間の総収入が減少しないよう船舶損料の見直し(引き上げ)

## (2)作業船係留場所の確保

作業船が接岸して係留する場所がないと、乗組員が自由に上下船することができないことから、就業時間外と見なせない乗組員が大幅に増えるおそれがあります。現状では、係留場所が不足する海域が多数あり、工事業者は不便を感じています。

また、本年の台風で数多くの作業船が被災しているように、荒天時の避泊水域は不足しています。

## 【要 望】

- ・十分な容量で利便性が高く、災害に機動的に対応できる作業船係留場所を港湾計画に位置づけ、整備を図ること

## 2. 要望日時・出席者

日時：令和元年11月14日(水) 16:20～17:10

場所：国土交通省 10階 港湾局会議室

### ●国土交通省港湾局

高田港湾局長、遠藤技術企画課長、内藤建設企画室長、今津品質確保企画官、青島補佐、野呂港湾工事安全推進官、四家港湾工事安全推進官、三浦専門官、菊池総務課調整官、成澤補佐ほか港湾局担当官

### ●(一社)日本海上起重技術協会

|             |                            |
|-------------|----------------------------|
| 会 長         | 寄神 茂之                      |
| 副会長         | 清原 生郎(関門港湾建設(株) 代表取締役社長)   |
| 〃 北海道支部長    | 宮崎 英樹(岩倉建設(株) 代表取締役会長)     |
| 〃 中部支部長     | 佐野 茂樹(青木建設(株) 代表取締役社長)     |
| 理 事 東北支部長   | 細川 英邦(株)細川産業 代表取締役社長)      |
| 〃 関東支部長     | 鳥海 慎吾(株)古川組 代表取締役社長)       |
| 〃 近畿支部長     | 寄神 裕佑(寄神建設(株) 代表取締役専務)     |
| 〃 四国支部長     | 尾崎 憲祐(大旺新洋(株) 代表取締役社長)     |
| 〃 九州支部長     | 近藤 観司(株)近藤海事 代表取締役会長)      |
| 〃 沖縄支部長     | 与那嶺恵伸(株)國場組 執行役員専務)        |
| 〃 北陸副支部長    | 渡邊 孝 (株)谷村建設 代表取締役社長)      |
| 中国支部長代理     | 半田 真司(山陽建設(株) 取締役海務部長)     |
| 協会専務理事      | 野澤 良一                      |
| 常任委員長       | 菅沼 史典(寄神建設(株) 専務執行役員)      |
| 事業委員長・技術委員長 | 小谷 拓 (深田サルベージ建設(株) 営業本部理事) |
| 広報委員長       | 矢本 欽也(岩倉建設(株) 執行役員技術部長)    |

### 3. 意見交換の概要と今後の協会活動等

#### 1. 高田港湾局長挨拶

高田港湾局長は、冒頭、寄神会長が業界代表の一人として、即位礼正殿の儀に出席したことに触れられた後、洋上風力発電などが国の海洋政策について話され、海洋立国の推進に当たり大型作業船は不可欠であると述べられました。また、わが協会に関係の深いこととして、作業船の代替建造に資する買換等に対する課税の特例措置の延長を要望していることの説明や、6月に新・担い手三法が成立し、担い手確保を進めやすくなったのでは、という見解を述べられました。そして、最後に、「要望内容を詳しく聞いた上で、対応を検討して参りたい」と締めくくられました。

#### 2. 要望に対する回答(要旨)

要望に対する回答は、遠藤技術企画課長が行いました。遠藤課長は、協会要望の各項目について以下の様に回答しました。

- ①港湾関係事業の中長期見通しの提示
  - ・提示の仕方を含めて前向きに検討する。
- ②安定的な予算の確保
  - ・要求できる範囲で目一杯要求している。
  - ・様々な種類の予算の必要な額の確保に向けて努力する。
- ③総合評価における作業船評価の改善
  - ・「使用しないでも加点」「環境性能の点数戻し」の要望は、引き続き、意見交換したい。
- ④Aランク中小の元請受注機会の確保
  - ・JVを組みやすいよう客観点数の要件を下げた。また、中小への発注は、前年度を上回るように指導している。
- ⑤地元業者向けの工事量確保
  - ・地整毎に工事量の確保を指導している。
  - ・要件緩和は、同種工事の施工実績の工事量の緩和をするとともに、下請実績を容認している。
  - ・地域精通度の加点は、この項目で作業船評価ができるようにした。
  - ・平準化を進めるとともに、発注の見通しを毎月更新するように指導している。
- ⑥適切な入札価格設定のための地方公共団体との連携強化
  - ・土木部長会議等で周知していく。
- ⑦低入札基準価格の更なる引き上げ
  - ・国土交通省全体で取り組む。
- ⑧適正な下請契約・下請価格実現への取組
  - ・三者連絡会を積極的に展開し、下請業者への支払いを確認している。
  - ・変更契約書提出の義務化については、意見交換したい。
- ⑨作業船の保有上での負担軽減
  - ・難しい面もあるが、支援策を検討していく。
- ⑩作業船代替建造支援
  - ・買換等に対する課税の特例措置は、恒久的なものでないため、代替建造時には是非とも制度の活用をお願いする。
- ⑪海上工事システムの改善
  - ・改善のため、引き続き、試行工事を推進していく。
  - ・費用の改善については、実態調査をしていきたい。
- ⑫「働き方改革」に関する当局の取組に対する要望
  - ・工程表の義務付けに対する地整や地方公共団体の意見を聞いていく。
  - ・休日確保評価型のインセンティブは、アクシデントを考慮し、努力が無駄にならないようにしたい。

### ⑬働き方改革を推進するための協働

- ・ 船舶損料は、今年が改訂の年、調査に協力を願う。
- ・ 作業船係留施設は、各論で進めるべき、局・事務所との意見交換で、個別具体の要望を。

### 3. 港湾局との意見交換(●:海技協、○:港湾局)

今年度は、各支部長が支部の抱えている課題等について発言しました。

- 技術者の退職ペースに仕事の実績がついていけない。引き続き、B・Cランクの地元向け発注を増やしてほしい。
- 避難港である下田港の整備が進まない。作業船が安全なところに係留できるよう、整備を促進してほしい。
- 作業船の稼働率を上げていかなければならない。事業計画を提示いただければもっと活用できると思われる。
- 新作業船は多額の費用がかかり、償却期間中は赤字となっている。全体の港湾工事量の確保でその損失を賄うことが必要なため、強靱化が終わったら、予算規模が元に戻ることを危惧している。強靱化のプランを地域計画で位置付けることの積み重ねが事業につながる。
- 現有作業船一覧を見ると1990年代の建造がほとんどで、近年、作業船は建造されていないのがよくわかる。中長期計画が出ないので建造計画が立てられないし、金融機関はお金を貸してくれない。
- 各支部から切実な問題を伺った。各地整ともしっかり意見交換してほしい。中長期計画は根本問題である。これまでやってきたことにとどまらず改善していきたい。
- エピソードを2つ話す。
  - ①土日を休む工事で、土日に晴れて平日に荒れたことが何週か続いた。作業員は出張ゆえ、土日休にこだわりすぎると家に帰れない。
  - ②台風時に、港外退去を命じられた。作業船は推進器がないので無理であることを説明して回避したが、港湾管理者は作業船のことを知らない。
- 土日休にこだわりすぎることを見直したい。海象に左右されるのは海上工事の宿命だ。また、1,000日死亡事故ゼロを継続中、引き続き、安全第一でお願いします。

### 4. 今後の協会活動

- ①積算・入札契約関係など実務的な内容については、局長要望とは別の機会に、技術企画課の担当補佐等と意見交換をする機会を設けます(昨年と同様5月頃を予定)。実際の業務で発生しました事案等、具体的な改善要望等がありましたら、ご意見をいただきますようお願いいたします。
- ②この先も、地方整備局と協会支部との意見交換会を進めます。12月中に、北海道※、東北、関東、北陸、中部、近畿、中国の7支部で意見交換会を行いました。意見交換会開催のため、ご尽力いただきました支部事務局の方々に、紙面を借りて御礼申し上げます。また、今後開催される支部の皆さんにはお世話になります。  
※北海道支部は、地元の港湾関係団体連絡会としての意見交換であり、本部は出席していません。
- ③要望活動以外についても、会員の皆様のご期待に沿うよう、常任委員会を中心に協会組織をあげて取り組んでまいりますので、協会事務局に忌憚のないご意見をいただきますようお願い致します。

### 5. その他

12月20日に、令和2年度予算案が閣議決定されました。令和2年度港湾整備事業の予算案は、国土強靱化のための臨時特別措置額を含み、282,883百万円(国費:同じベースでの対前年度比1.02)となりました。また、令和元年度補正予算案も決定され、港湾関係は29,557百万円(国費)が計上されています。

港湾関係予算は、来年度も高い水準で安定を保っています。また、作業船の買換特例の税制改正要望も認められるなど要望の成果がでていきます。

末筆となりましたが、港湾予算の確保及び税制の延長のため、会員の皆様方にご尽力頂きましたことを心より御礼を申し上げます。

# 令和元年度 「登録海上起重基幹技能者」 講習試験結果

令和元年10月に東京、福岡において表-1、表-2のとおり講習試験を実施し、11月29日(金)開催の試験委員会の判定を受け合格者を決定しました。

令和元年度の合格者は104人で、平成20年度からの合格者は1,518人となりました。合格者は表-3のとおりです。年度別、会員別の内訳は表-4のとおりです。

表-1 講習試験会場及び講習者数並びに合格者数

| 試験会場                    | 実施日              | 講習者数 | 合格者数 |
|-------------------------|------------------|------|------|
| 東京会場(東京都新宿区) 飯田橋レインボービル | 10月17日(木)～18日(金) | 49人  | 47人  |
| 福岡会場(福岡市博多区) 福岡商工会議所    | 10月24日(木)～25日(金) | 58人  | 57人  |
| 計                       |                  | 107人 | 104人 |

表-2 講習科目・時間、講師

| 科目                   | 内容                                      | 時間    | 講師   |
|----------------------|---|-------|------|
| 技能一般                 | 海上工事現場における基幹的な役割及び当該役割を担うために必要な技能に関する講習 | 2.5時間 | 篠原講師 |
| 関係法令                 | 海上工事における関係法令に関する講習                      | 1.5時間 | 望月講師 |
| 資材管理<br>原価管理<br>品質管理 | 海上工事における資材管理・原価管理及び品質管理に関する講習           | 3.0時間 | 入部講師 |
| 施工管理<br>工程管理         | 海上工事における施工管理及び工程管理に関する講習                | 2.0時間 | 木下講師 |
| 安全管理                 | 海上工事における安全管理に関する講習                      | 1.5時間 | 秋山講師 |

計10.5時間



東京会場



福岡会場

表-3 令和元年度登録海上起重基幹技能者合格者

| NO. | 氏名     | NO. | 氏名    | NO. | 氏名     |
|-----|--------|-----|-------|-----|--------|
| 1   | 東井 孝   | 36  | 小宮 健一 | 71  | 橋本 善行  |
| 2   | 荒木 啓介  | 37  | 近藤 隆章 | 72  | 畑山 勝史  |
| 3   | 石附 孝   | 38  | 齋藤 照章 | 73  | 東内原 高敏 |
| 4   | 磯谷 勝彦  | 39  | 齋藤 誠  | 74  | 比田勝 祐希 |
| 5   | 今村 謙介  | 40  | 佐藤 利人 | 75  | 平 剛成   |
| 6   | 伊良皆 真光 | 41  | 佐野 寿男 | 76  | 平尾 勇市  |
| 7   | 入江 祐次  | 42  | 佐野 裕一 | 77  | 平田 澄登  |
| 8   | 岩崎 富秀  | 43  | 島崎 俊豪 | 78  | 廣瀬 孝明  |
| 9   | 氏田 隆司  | 44  | 下永吉 孝 | 79  | 広田 春人  |
| 10  | 梅木 勇児  | 45  | 新開 正則 | 80  | 藤井 茂   |
| 11  | 浦野 恭男  | 46  | 須川 浩  | 81  | 藤井 美彦  |
| 12  | 江岡 秀和  | 47  | 鈴木 章弘 | 82  | 藤原 慎   |
| 13  | 大石 傳重  | 48  | 鈴木 朗  | 83  | 外園 裕之  |
| 14  | 大島 稔   | 49  | 鈴木 達雄 | 84  | 前田 浩文  |
| 15  | 大海 和志  | 50  | 鈴木 政則 | 85  | 牧山 照彦  |
| 16  | 小川 圭一  | 51  | 高橋 利男 | 86  | 舛谷 敏幸  |
| 17  | 鬼塚 清志  | 52  | 高橋 誠  | 87  | 松崎 弘   |
| 18  | 小野 謙次郎 | 53  | 高松 司  | 88  | 松本 貴博  |
| 19  | 金谷 和幸  | 54  | 田中 政勝 | 89  | 馬渡 勝政  |
| 20  | 壁下 敦   | 55  | 田畑 満直 | 90  | 宮崎 尚   |
| 21  | 上戸 廣樹  | 56  | 田吹 祐樹 | 91  | 宮崎 浩幸  |
| 22  | 川崎 将吾  | 57  | 田部 雅敏 | 92  | 迎 雅昭   |
| 23  | 川島 長治  | 58  | 塚迫 昌貴 | 93  | 棟近 信明  |
| 24  | 川下 健介  | 59  | 津村 秀仁 | 94  | 村山 真記  |
| 25  | 川邊 大輔  | 60  | 寺崎 寛十 | 95  | 室矢 信幸  |
| 26  | 菊地 洋勝  | 61  | 寺田 宗二 | 96  | 山口 龍童  |
| 27  | 久我 臣男  | 62  | 中川 鉄雄 | 97  | 山崎 和俊  |
| 28  | 工藤 康亘  | 63  | 中谷 友二 | 98  | 山下 達也  |
| 29  | 熊野 雅夫  | 64  | 仲間 貴史 | 99  | 山田 航平  |
| 30  | 黒滝 幸治  | 65  | 仲間 準  | 100 | 山本 歩   |
| 31  | 河野 誠   | 66  | 仲村 浩治 | 101 | 山本 智広  |
| 32  | 越野 匠   | 67  | 名田 修  | 102 | 餘田 英樹  |
| 33  | 後藤 貴志  | 68  | 夏井 豊信 | 103 | 与那覇 重幸 |
| 34  | 小林 直人  | 69  | 西海 寿夫 | 104 | 渡邊 辰司  |
| 35  | 小林 義一  | 70  | 西川 亮太 |     |        |

表-4 登録海上起重基幹技能者 年度別、会員別合格者一覧

(単位：人)

| 年度<br>会員別 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 合計    |
|-----------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-------|
| 正会員       | 111  | 131  | 67   | 69   | 32   | 59   | 106  | 65   | 60   | 64   | 48   | 47   | 859   |
| 賛助会員      | 0    | 3    | 0    | 0    | 0    | 0    | 1    | 0    | 0    | 0    | 0    | 1    | 5     |
| 非会員       | 95   | 46   | 45   | 34   | 14   | 39   | 79   | 80   | 62   | 57   | 47   | 56   | 654   |
| 合計        | 206  | 180  | 112  | 103  | 46   | 98   | 186  | 145  | 122  | 121  | 95   | 104  | 1,518 |

# 令和元年度 「海上起重作業管理技士」 講習試験結果

令和元年10月に東京、大阪において表-1、表-2のとおり講習試験を実施し、11月29日(金)開催の試験委員会の判定を受け合格者を決定しました。

令和元年度の合格者は108人で、平成3年度からの合格者は5,705人となりました。合格者は表-3のとおりです。年度別、会員別の内訳は表-4のとおりです。

表-1 講習試験会場及び講習者数並びに合格者数

| 試験会場                    | 実施日       | 講習者数 | 合格者数 |
|-------------------------|-----------|------|------|
| 東京会場(東京都新宿区) 飯田橋レインボービル | 10月4日(金)  | 48人  | 48人  |
| 大阪会場(大阪市西区) 大阪科学技術センター  | 10月11日(金) | 60人  | 60人  |
| 計                       |           | 108人 | 108人 |

表-2 講習科目・時間、講師

| 科目    | 内容                    | 時間    | 講師   |
|-------|-----------------------|-------|------|
| 気象・海象 | 海上工事における気象・海象に関する講習   | 1.5時間 | 入部講師 |
| 安全衛生  | 海上工事における安全衛生に関する講習    | 1.5時間 | 秋山講師 |
| 作業船   | 作業船における操船技術・構造等に関する講習 | 1.5時間 | 木下講師 |

計4.5時間



東京会場



大阪会場

表-3 令和元年度海上起重作業管理技士合格者

| NO. | 氏名    | NO. | 氏名     | NO. | 氏名     |
|-----|-------|-----|--------|-----|--------|
| 1   | 相沢 真  | 37  | 小島 真浩  | 73  | 東 修一   |
| 2   | 東 卓也  | 38  | 後藤 健春  | 74  | 平井 佑治  |
| 3   | 足立 拓也 | 39  | 小林 都夫  | 75  | 平塚 裕司  |
| 4   | 阿南 謙二 | 40  | 小山 靖弘  | 76  | 平安 豊   |
| 5   | 安部 初  | 41  | 財津 三法  | 77  | 福田 孝浩  |
| 6   | 石倉 貴志 | 42  | 坂本 清和  | 78  | 藤田 大輔  |
| 7   | 石松 篤  | 43  | 櫻井 清栄  | 79  | 藤橋 達也  |
| 8   | 泉川 武志 | 44  | 笹山 俊   | 80  | 藤本 勝   |
| 9   | 板橋 和史 | 45  | 里 正之   | 81  | 夫津木 信一 |
| 10  | 板橋 政光 | 46  | 塩川 靖弘  | 82  | 船越 伸之  |
| 11  | 伊藤 洋喜 | 47  | 杉野 和典  | 83  | 古堅 洋   |
| 12  | 伊東 郁弥 | 48  | 鈴木 修平  | 84  | 本多 重光  |
| 13  | 伊藤 増行 | 49  | 鈴木 徳明  | 85  | 前田 幸造  |
| 14  | 伊東 良輔 | 50  | 瀬藤 洋   | 86  | 松岡 章彦  |
| 15  | 糸瀬 利昭 | 51  | 双原 重文  | 87  | 松本 貴光  |
| 16  | 岩本 和之 | 52  | 高田 和良  | 88  | 松本 誠   |
| 17  | 植木 宏  | 53  | 高橋 徹   | 89  | 三浦 和春  |
| 18  | 植野 真仁 | 54  | 高橋 直樹  | 90  | 村上 直人  |
| 19  | 上原 久夫 | 55  | 田上 金太郎 | 91  | 村上 祐輔  |
| 20  | 大城 輝政 | 56  | 武崎 雄一  | 92  | 初山 真也  |
| 21  | 大畑 靖博 | 57  | 竹中 光   | 93  | 森 礼    |
| 22  | 大山 涼平 | 58  | 立川 雅之  | 94  | 森下 竜太  |
| 23  | 岡 亮介  | 59  | 立崎 昭剛  | 95  | 森部 祐也  |
| 24  | 岡本 啓志 | 60  | 田端 英樹  | 96  | 柳川 賢二  |
| 25  | 奥田 拓郎 | 61  | 辻 安則   | 97  | 山内 信道  |
| 26  | 小野 正浩 | 62  | 辻田 淳司  | 98  | 山口 晃   |
| 27  | 尾上 広芳 | 63  | 寺本 雅一  | 99  | 山口 隆   |
| 28  | 尾鷲 隆  | 64  | 天場 大介  | 100 | 山崎 義広  |
| 29  | 加藤 悠太 | 65  | 中川原 大地 | 101 | 山本 大佑  |
| 30  | 金子 利将 | 66  | 中崎 幸太  | 102 | 横川 諭   |
| 31  | 川上 伸也 | 67  | 中城 尚紀  | 103 | 吉澤 一郎  |
| 32  | 河村 光博 | 68  | 成田 源   | 104 | 吉本 桂   |
| 33  | 木村 竜一 | 69  | 西田 佑介  | 105 | 吉元 忠   |
| 34  | 金城 政浩 | 70  | 西本 弘   | 106 | 依光 亮   |
| 35  | 工藤 麻世 | 71  | 野首 正司  | 107 | 脇川 和人  |
| 36  | 久保 正生 | 72  | 林 和徳   | 108 | 和田 智博  |

表-4 海上起重作業管理技士 年度別、会員別合格者一覧

(単位：人)

| 年度<br>会員別 | 1991~<br>2000 | 2001~<br>2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 合計    |
|-----------|---------------|---------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-------|
| 正会員       | 1,513         | 814           | 58   | 48   | 48   | 69   | 63   | 68   | 67   | 38   | 55   | 2,841 |
| 賛助会員      | 80            | 11            | 0    | 1    | 0    | 1    | 1    | 0    | 1    | 0    | 0    | 95    |
| 非会員       | 1,409         | 838           | 58   | 46   | 58   | 74   | 76   | 46   | 61   | 50   | 53   | 2,769 |
| 合計        | 3,002         | 1,663         | 116  | 95   | 106  | 144  | 140  | 114  | 129  | 88   | 108  | 5,705 |

# 令和元年度 「登録海上起重基幹技能者」 「海上起重作業管理技士」 更新講習結果

## 1. 「登録海上起重基幹技能者」更新講習について

「登録海上起重基幹技能者」の更新講習を、北海道、関東、近畿及び九州の各会場において、令和元年9月、11月に実施し、更新講習後に試験を行い、試験合格者263人が講習修了証を更新しました。

表-1 講習科目、時間

| 科 目                                      | 時 間 | 備 考 |
|--|-----|-----|
| 基幹技能一般に関する講習                             | 1時間 | 講義1 |
| 基幹技能関係法令に関する講習                           | 1時間 | 講義2 |
| 海上工事の施工管理、工程管理、資材管理、安全管理その他の技術上の管理に関する講習 | 2時間 | 講義3 |

表-2 講習実施日、講師

| 実施日              | 講 義 | 講 義 1 | 講 義 2 | 講 義 3        | 備 考 |
|------------------|-----|-------|-------|--------------|-----|
| 東京会場<br>9月5日(木)  |     | 佐藤講師  | 佐藤講師  | 澤木講師<br>川田講師 |     |
| 神戸会場<br>9月12日(木) |     | 佐藤講師  | 望月講師  | 長池講師<br>清水講師 |     |
| 福岡会場<br>9月19日(木) |     | 佐藤講師  | 小森田講師 | 岡野講師<br>安永講師 |     |
| 札幌会場<br>11月1日(金) |     | 佐藤講師  | 上平講師  | 大野講師<br>太田講師 |     |

## 2. 「海上起重作業管理技士」更新講習について

「海上起重作業管理技士」の更新講習を、「登録海上起重基幹技能者」の更新講習と合同で実施し、更新講習受講者173人が資格者証を更新しました。

# 官民連携「建設分野の担い手育成」の 取り組みを実施

～「当社所有新造作業船及び高知港海岸等工事現場見学会」開催～

大旺新洋(株) 土木事業本部 緒方 義孝

人手不足が課題となっている建設業界の仕事を知ってもらい、将来の就職先として多くの若者に選んでもらうこと、建設分野の担い手育成、を目的に官民連携の取り組みとして、高知県内の学生を対象にした見学会を開催したものです。

見学会には、高知県立高知海洋高校及び高知工科大学の学生ら約30人が参加し、当社所有の新造作業船「第一龍王丸」、国土交通省が高知港海岸で進めている海岸保全整備事業や急増するクルーズ船の受け入れに対応する施設「高知新港旅客ターミナル」を見学しました。

参加した学生からは、「建設機械や現場を見てとても勉強になった。これからの進路選択に生かすため、もっとたくさんの仕事について知りたい。」などの声がありました。

## 1. 見学会の概要

【日 時】：令和元年10月28日(月) 9:30～16:10

【場 所】：新造作業船見学／高知港潮江岸壁、高知港海岸等工事現場等／高知新港

【主 催】：国土交通省 四国地方整備局 高知港湾・空港整備事務所

【共 催】：高知県港湾空港建設協会

【参加者】：高知県立高知海洋高等学校 機関コース2年生 11名、引率者1名

：高知工科大学 システム工学群建築・都市デザイン専攻2回生 16名、引率者1名

【内 容】：大旺新洋(株)所有 「全旋回式グラブ浚渫船『第一龍王丸』」見学

：高知港海岸等工事現場、高知港新港旅客ターミナル見学

## 2. 見学会の様子



第一龍王丸全景



第一龍王丸見学の様子



第一龍王丸見学の様子



高知港海岸工事現場見学の様子



高知港新港旅客ターミナル見学の様子

<筆者のつぶやき>・・・60歳にして初めて・・・

- ・ 自動車免許1ヶ月でスピード取得。4ヶ月乗ってもまだ怖い...
- ・ フルマラソン (R2.2/高知龍馬マラソン) に挑戦決意。  
→先日10kmマラソン走ったが、へろへろに。

・・・現実はとても厳しい。

しかし、年齢関係なく挑戦する気持ちは持ち続けたいと思う...

# 「土木広報大賞2019」映像・Webメディア部門 準優秀部門賞 受賞

—小島組100周年記念アニメーション「Grab Your Dream～現在・過去・未来」—

株式会社小島組 代表取締役専務執行役員 小島 智徳

このたび、土木学会が主催する「土木広報大賞2019」の映像・Webメディア部門で、弊社の小島組100周年記念アニメーション「Grab Your Dream～現在・過去・未来」が準優秀部門賞を受賞することができました。制作の経緯や作品に込めた思い、作品への反響、土木広報大賞の意義等々をご紹介します。

小島組は2019年6月に創業100周年を迎え、その祝賀会への招待状を動画付きのEメールで送ろうという社長の発想が最初のきっかけでした。外国企業からのクリスマスカードは近年、動画付きのEメールで送られてくることが多く、とてもオシャレでセンスが良いため、我が社もそれを取り入れようとの試みでした。小島組は、クラブ浚渫の会社ですから、どうしてもクラブ浚渫船を動画の主演にしたい。そして、小島組のこれまでの100年とこれからの100年の仕事が綿々と続いていくこと、さらに、土木という仕事そのものが100年、200年以上のとても長いスパンで構想すべきものだということを1つの作品に表現したいと思いました。

それには、やはりプロの力を借りなければいけません。プロデュースは広告業界のベテランである奥山絃次さん、イラストはファッションイラストレーターとして活躍する福田愛子さんに依頼、企画・構成は映画界で監督をされている藤森圭太郎さん、アニメーション化担当の西山理彦さんがチームで担当していただきました。チームの皆さんには実際に、愛知県東海市にある創業の地、名古屋市港区の現在の本社を見て、伊勢湾岸自動車道の架橋「名港トリトン」からコンテナや自動車が並ぶ名古屋港を眺め、三河港でクラブ浚渫船の361良成丸などに足を運んでいただき、作品のイメージを膨らませてもらいました。

そして、福田愛子さんがiPadを駆使して描き上げた作品を西山理彦さんがアニメーション化したものが、小島組100周年記念アニメーション「Grab Your Dream～現在・過去・未来」です。100年前には漁業や農業中心だった伊勢湾が、今や日本一の貿易高を誇る名古屋港と世界中からたくさんのお客様を迎える中部国際空港を抱え、工業でも栄える地域となり、さらに未来は海底を悠然と電車が走り、本社は海に浮かんでいるかもしれないという姿を描きました。そして、そこにクラブ浚渫船の進化も重ねました。「Grab Your Dream」の作品名の通りに掴んだクラブバケットが開くと、新たな時代が開ける仕掛けになっています。

ところが、内容が盛りだくさんのため、情報量が予定より大きくなり、Eメール招待状として送れるのは一部の「現在」を描いたアニメーションだけになってしまいました。それでは、あまりにもったいないということで、当初は想定していなかった完全版の1分21秒の音楽付きの作品を、創業100周年祝賀会で放映することにしました。YouTubeにアップして、ホームページやインスタグラムにも掲載しました。どなたでも、スマートフォンやパソコンがあればご覧になれますので、YouTube等でぜひご覧ください。



土木広報大賞授賞式の様子

「土木の日」である2019年11月18日に東京・四谷の土木学会講堂で行われた表彰式では、長く広告業界を牽引されてきた選考委員長の田中里沙さん(事業構想大学院大学学長)が次のように講評してくださいました。「皆さん、ぜひ一度見ていただきたいと思います。過去から未来に向けて、土木を通して社会に貢献してきた小島組の歴史をテンポよく知ることができます。温かみのあるアニメーションから企業の人柄が伝わってきます。何度も見たくくなります。選考委員からは『繊細な価値観がよく表現されている』との意見がありました」。とても有り難いお言葉です。表彰式には、小島組のイメージキャラクター「しゅん太くん」を連れて行ったのですが、田中委員長自らしゅん太くんを抱いで一緒に記念撮影をしていただきました。作品を見た市民の方々からも「地元を大切に、社員の方々を大切にとの思いがぎゅーっと詰まって、ステキな作品ですね」「さらなる100年後(2119年)には、小島組さんが宇宙の海域の中で“浚渫している絵”が想像できました」など、嬉しい反響がたくさんありました。マスコミでは、読売新聞の愛知版などにも掲載されました。

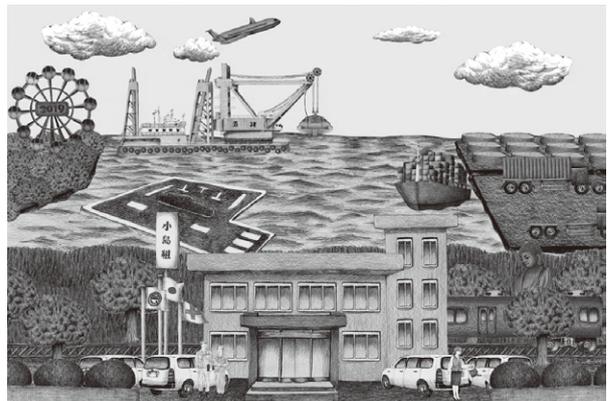
土木広報大賞は、日本全国の各地域で展開されている様々な広報で、暮らしを支えている土木の役割・意義・魅力について広報を行っている活動などの中から、他の団体の模範となるもの、他団体への展開が期待されるものなどを取り上げて表彰しています。公共事業は厳しく批判された時代もありましたが、近くは気候変動の影響と思われる災害が続き、改めて公共事業への再評価がなされ始めています。これまで土木の世界は、寡黙で、完成した仕事を見ればわかってくれるはず、「男は背中で語る」という考えや姿勢だったかもしれません。しかし、これからは私たち土木に携わる人が市民の皆さんに、もっと土木の大切さを大きな声で訴えてもよいのではないのでしょうか。また、若い世代が土木の世界に担い手として入ってきてもらうためには、私たちの仕事の魅力、誇り高い仕事であることをどんどん伝えていかななくてはけません。

今は、インスタグラムやYouTubeなどのSNSがあり、安価に直接、市民や若い世代に向けてPRできます。海を越えて世界中に日本の土木技術を知ってもらうこともできます。動画編集アプリもあり、現場などで撮影した動画を簡単に編集して音楽付きのカッコいい映像も制作できるよう。新しいPR手法を取り入れ、「土木広報」という新しい風を吹かせ、今までに土木業界にいなかったような様々な新しい人材を招き入れ、皆で新しい活気あふれる港湾土木業界を作っていきましょう!

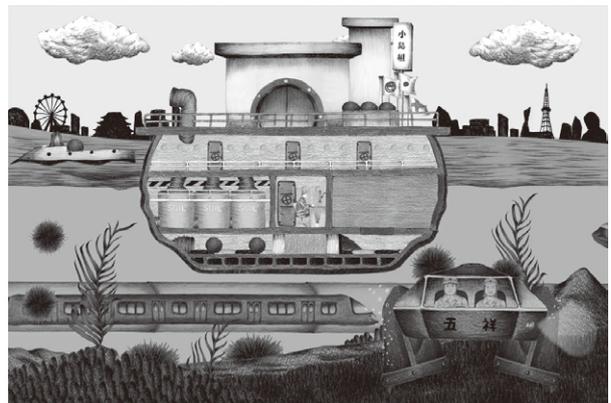
小島組100周年記念アニメーション  
「Grab Your Dream ~現在・過去・未来」



【過去】



【現在】



【未来】

## 550t吊全旋回式多目的起重機船

# 『第六長崎号』 (愛称:BLUE ORCA)



株式会社 西海建設

### 1. はじめに

当社は昭和32年の創業以来、創業から60余年にわたって港湾土木工事に携わってまいりました。特に港湾・漁港の整備では、長崎港を中心に長崎県内の離島を含む多数の港で活動しています。

第六長崎号(550t吊)は、第三長崎号(400t吊)の後継機として平成31年2月に完成しました。

本船は、海上クレーン作業は基よりグラブ浚渫・砕岩作業、大型魚礁沈設作業、杭打ち作業など多様な港湾工事に対応できる環境・安全対策を施した大型の多目的起重機船となっております。



写真-1 第六長崎号全景

## 2. 第6長崎丸 (平成27年1月建造)

第六長崎号の押船兼引船は、定格出力1000PSを2基搭載した19t型で、作業船との連結方法は、前後部を支圧力44t/基の油圧パットを4基装備し、スムーズな連結・離脱が可能となっています。



写真-2 第6長崎丸(19t型押船兼引船)

## 3. 第六長崎号の特徴

### 1) クレーン能力

本船は、全旋回式クレーン兼浚渫機として、港湾土木に多大の威力を発揮できます。

最大荷重 550t 直巻能力 50tを有し、水平掘り機能を備えグラブバケット作業にも適しています。



写真-3 クレーン機関室内部



写真-4 クレーン操作室操作盤

### 2) 機動性

船体固定には、長さ28m (□1500) のスパッドを2基装備しています。また、アンカーウインチを10基装備し、船首操作室では監視カメラを確認しながら安全にスパッドとウインチ操作できます。

離接岸など横移動にサイドスラスタを船体前後に4基設置し、押船からの遠隔操作ができます。

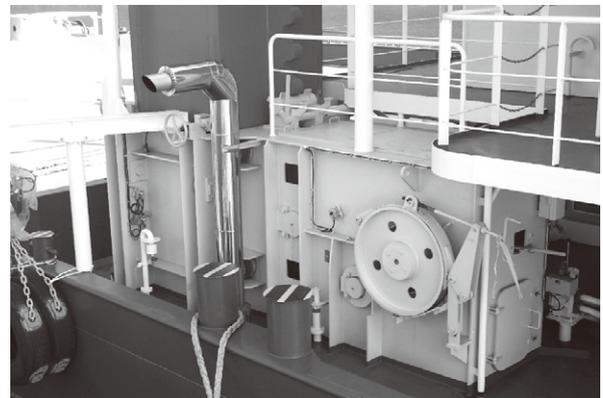


写真-5 スパッド装置

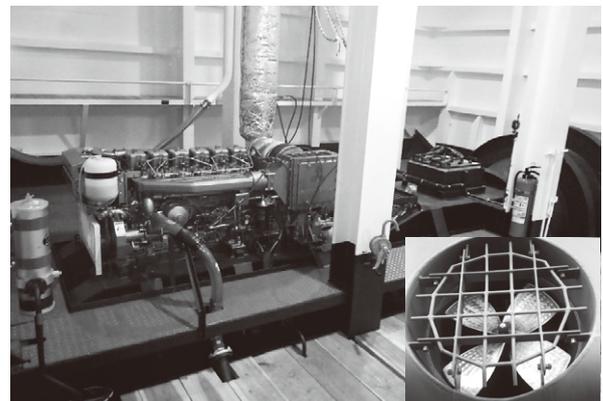


写真-6 サイドスラスタエンジン室

# 会員作業船紹介



写真-7 船首操作室



写真-9 脱着式コーミング



写真-8 船首操作室監視カメラ



写真-10 ナノーマル  
ビーム機器  
(NORBIT社製)



写真-11 トランスポンダ

### 3) 積載能力

クレーン甲板は脱着式コーミングを装備し、台船部の積算面積は864㎡、積載重量3400t、脱着式ホルド容積806m<sup>3</sup>のスペースを確保しています。

### 4) 多目的施工管理システム

クレーンガントリー部にGNSSを2台設置し、JEN OBA方式によるネットワーク型RTK測位補正データを入力し、高精度の位置管理ができます。また、トランスポンダとマルチビーム機器を活用し、①グラブ浚渫 ②ブロック据付での水中施工管理システムを装備し施工精度と施工効率の向上を図っています。

尚、浚渫用ドレッジャーバケット(密閉カバー付)のつかみ容量11m<sup>3</sup>型を準備しています。

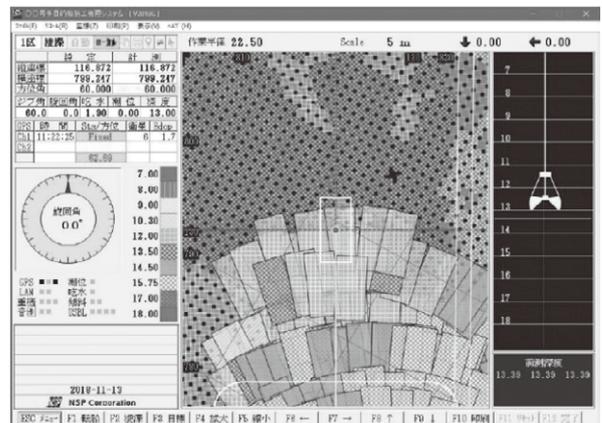


写真-12 グラブ浚渫施工管理モニター

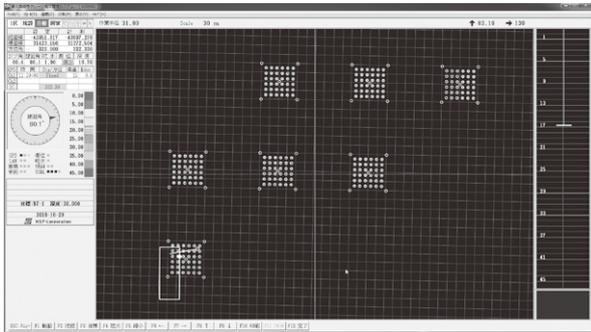


写真-13 ブロック据付施工管理モニター

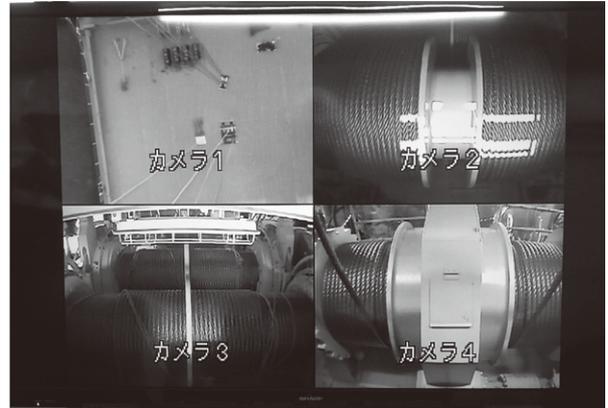


写真-15 クレーンオペ室監視カメラ

### 5) 環境・安全対策

クレーン本船及び押船のエンジンは、国際海事機関（IMO）のNO<sub>x</sub>環境対策エンジン（2次規制）を搭載し、環境に配慮した施工ができます。

また、クレーンオペ室、押船操舵室、台船船首操作室より、ネットワークカメラでウインチや吊荷を監視し安全を確認し施工できます。

作業船位置・回航情報システムは船舶の位置を本社からリアルタイムに監視管理できます。

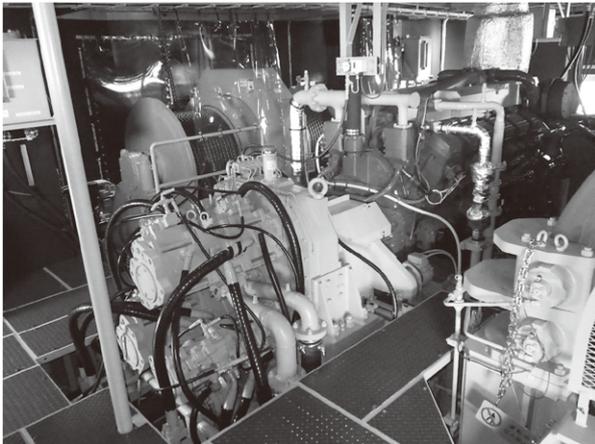


写真-14 クレーンエンジン

作業船位置・回航情報システム

作業船検索 気象情報

検索パネルの開閉

データ更新 2隻検索されました。

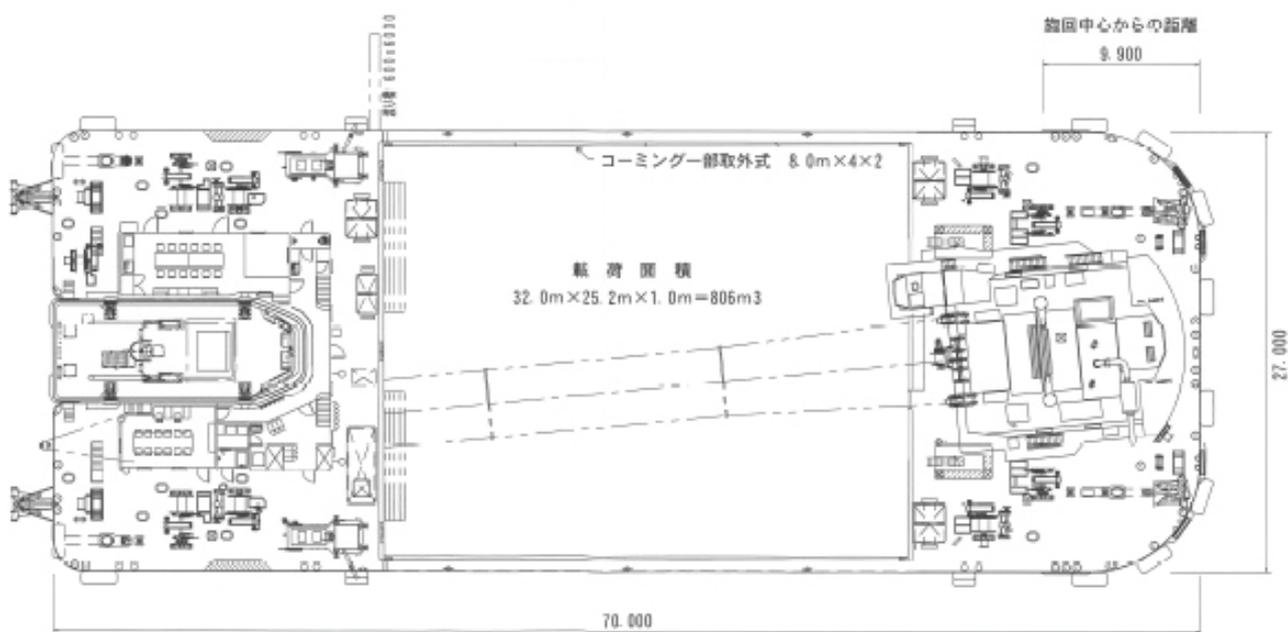
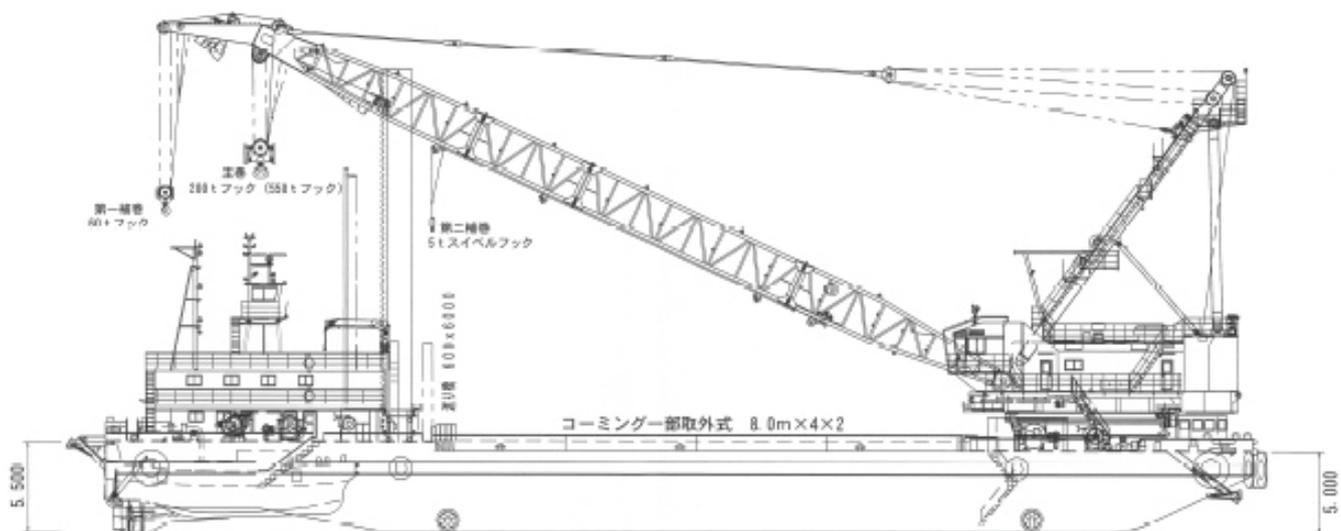
| No.  | 船名    | 船種  | 航行 | 動力             | トン数 (t) | 基地港 | 在籍港  | 所有会社 | 回航状況 | 画像  |
|------|-------|-----|----|----------------|---------|-----|------|------|------|-----|
| NO.1 | 第六船成世 | 船橋船 | 神航 | ディーゼル<br>機関船形式 | 2078.00 | 船橋港 |      | 西船建設 | 回航終了 |     |
| NO.2 | 第三船成世 | 船橋船 | 神航 | ディーゼル<br>機関船形式 | 2000.00 | 船橋港 | 宇美船渠 | 西船建設 | 回航終了 | 画像1 |

※在籍港は現在地から約5km圏内で最も近い港を表示しています。

写真-16 作業船位置・回航情報システム

# 会員作業船紹介

## 6) 主要緒元



|              |           |  |                   |
|--------------|-----------|--|-------------------|
| 船体部寸法        |           | 全長 70m 全幅 27m 船首深さ5.0m 軽荷吃水 2.2m                     |                   |
| 積載能力         |           | 3400ton コーミングスペース 長さ 32.5m 幅 25.2m 806m <sup>3</sup> |                   |
| クレーン形式       |           | SKK-55012GDT-K                                       |                   |
| エンジン(定格出力)   |           | 三菱重工業 S12R-T2MPTAW 1104kW/1800rpm                    |                   |
| 主巻最大吊上能力     |           | 550ton × 12.5m(28mブーム)                               |                   |
| フックブロック      |           | 主巻550t、200t 第一補巻60t 第二補巻5t                           |                   |
|              |           | タガーウインチ1.2t × 2基 バケット振止めウインチ                         |                   |
| ブームの長        |           | 主巻28m、 32.8m、 49.6m、 54.4m、 64.0m                    |                   |
| ロープ          | 主巻(1層目)   | 巻上 m/min   | 最大 100 / 定格 55    |
|              |           | 巻下 m/min   | 最大 100 / 定格 100   |
|              | 第一補巻(6層目) | 巻上下 m/min  | 最大 80 / 定格 45     |
|              | 第二補巻(3層目) | 巻上下 m/min  | 最大 48 / 定格 30     |
| ブーム          |           | 巻上下 m/min  | 55                |
| 旋回速度         |           | 1.2 rpm  |                   |
| 係留設備         |           | 15/7.5t × 18/36m・min                                 |                   |
| 係船ウインチ       |           | アンカー(ストックレス) 3ton × 4丁                               |                   |
| ウインドラス(チェーン) |           | 船尾16/8t × 13.5/27m・min 船首15/7.5t × 18/36m・min        |                   |
|              |           | アンカー(ストックレス) 船尾4t × 2丁 船首3t × 2丁                     |                   |
| スパッド         |           | 長さ 28m □1,500mm × 2本                                 |                   |
| 引揚能力(油圧)     |           | 80/40t × 2.5/5m・min                                  |                   |
| 主発電機         |           | AC200V 400kVA  | 補発電機 AC200V 90kVA |

### 《定格荷重表》

| シブ長さ  | シブ角度 | 30°     | 35°   | 40°   | 45°   | 50°   | 55°   | 60°   | 65°   | 70°   | 75°   | 76°   | 80°   |      |
|-------|------|---------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|------|
| 28.0m | 主巻   | 定格総荷重 t | 175.0 | 185.5 | 198.8 | 215.5 | 236.6 | 263.3 | 297.9 | 343.5 | 405.6 | 494.1 | 550.0 |      |
|       |      | 作業半径 m  | 30.1  | 28.9  | 27.5  | 25.9  | 24.1  | 22.3  | 20.3  | 18.1  | 15.9  | 13.6  | 12.5  | 11.2 |
|       | 第一補巻 | 定格総荷重 t | 60.0  |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |      |
|       |      | 作業半径 m  | 35.7  | 34.3  | 32.6  | 30.8  | 28.7  | 26.4  | 24.0  | 21.5  | 18.8  | 16.0  | 14.7  | 13.2 |
| 49.6m | 主巻   | 定格総荷重 t | 70.6  | 77.6  | 86.5  | 97.8  | 112.3 | 130.9 | 155.5 | 188.8 | 236.0 | 307.1 | 325.8 |      |
|       |      | 作業半径 m  | 48.8  | 46.6  | 44.0  | 41.2  | 38.0  | 34.7  | 31.1  | 27.3  | 23.3  | 19.2  | 18.4  | 15.0 |
|       | 第一補巻 | 定格総荷重 t | 40.3  | 45.3  | 51.6  | 59.6  | 60.0  |       |       |       |       |       |       |      |
|       |      | 作業半径 m  | 54.5  | 52.0  | 49.2  | 46.0  | 45.9  | 42.6  | 38.8  | 34.8  | 30.6  | 26.2  | 21.6  | 16.9 |
| 64.0m | 主巻   | 定格総荷重 t | 33.1  | 38.8  | 46.1  | 55.4  | 67.3  | 82.7  | 103.1 | 131.2 | 171.4 | 233.3 | 250.0 |      |
|       |      | 作業半径 m  | 61.3  | 58.4  | 55.0  | 51.3  | 47.3  | 42.9  | 38.3  | 33.3  | 28.2  | 22.9  | 21.9  | 17.5 |
|       | 第一補巻 | 定格総荷重 t | 20.9  | 25.1  | 30.3  | 37.1  | 46.5  | 57.2  | 60.0  |       |       |       |       |      |
|       |      | 作業半径 m  | 66.9  | 63.8  | 60.2  | 56.2  | 51.8  | 47.1  | 45.9  | 36.7  | 31.1  | 25.3  | 24.1  | 19.4 |

#### 7) おわりに

第六長崎号は、長崎県内をはじめ小名浜港、室戸港などで杭打作業や大型消波ブロック据付作業、大

水深の大型魚礁沈設作業で活躍しています。今後も安全を第一に海洋土木工事に幅広く貢献できるよう、技術の向上に努めてまいります。

## 東北支部

## 株式会社 細川産業

かみ じょう あきら  
上 條 晃



## プロフィール

- 出身地 青森県八戸市
- 生年月日 昭和47年3月22日
- 入社年月日 平成5年10月12日
- 職務 船団長兼クレーンオペレーター
- 船 団 第二うみかめ(200t)  
長さ46m 幅20m 深さ3.5m  
曳船 第八うみたか(1,640ps)

## ● 経歴(取得資格)

平成13年 5月 1級小型船舶操縦士  
平成18年12月 海上起重作業管理技士  
平成21年12月 移動式クレーン運転士  
平成22年 5月 車両系建設機械運転  
平成24年 1月 警戒船業務  
平成27年12月 登録海上起重基幹技能者

## ● 主要工事实績

青森港沖館地区防波堤築造工事  
青森港油川地区防波堤(第一北)基礎工事  
八戸港八太郎-10.0m泊地港湾災害復旧工事  
秋田港飯島地区泊地(-11m)浚渫工事  
青森港沖館地区防波堤(東)外築造工事

## ● 今後について

最近では青森港に限らず、北海道や東北各地の港湾工事に携わることも増えてきており、慣れない場所での作業ではより安全に気を配ることの必要性を感じています。新しい工法やシステムの習得もさることながら、乗組員全員で安全第一に努めていきたいと思っております。



# マリーンニュース 事務局だより

## 本部活動

### ◇第88回理事会

令和元年10月21日(月)、東京都千代田区「都市センターホテル」において第88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 令和元年度事業活動状況報告
- 報告事項② 令和元年度収支予算中間報告
- 報告事項③ 働き方改革に関する埋立浚渫協会ほか関係協会との連携・協力

第1号議案 令和元年度港湾局長要望書について

第2号議案 その他の議案について

1. 特定技能外国人受け入れに関する件
2. 建設キャリアアップシステムと連動した能力評価に関する件
3. 会員の入会及び退会に関する件

令和元年11月14日

### ◇支部長会議

1. 令和元年度港湾局長要望について
2. 令和元年度協会活動について

令和元年11月19日

### ◇試験委員会幹事会

1. 試験問題の採点
2. 建設キャリアアップシステムを用いた能力評価制度

令和元年11月29日

### ◇試験委員会

1. 合格者の決定

## 東北支部

### ◇東北地方整備局と意見交換会を開催

東北支部では、去る12月16日に東北地方整備局との意見交換会を実施致しました。

日時：令和元年12月16日 16:30～17:30

場所：東北地方整備局 会議室

東北地方整備局から川上副局長、酒井港湾空港部長をはじめ12名のご出席を頂き、当協会からは寄神会長、野澤専務理事、菅沼常任委員長及び細川東北支部長など11名が出席致しました。

寄神会長、細川支部長及び川上副局長の挨拶に続いて、支部長が支部会員のアンケートなどによる要望事項の趣旨説明を行い、これに基づいて意見交換が行われました。

今回の意見交換会の主な提出議題は次のとおりです。

1. 港湾関係事業の中長期見通しの提示と安定的な予算確保に関する件(関連2件)
2. 作業船保有企業の経営環境の改善に関する件(関連3件)
3. 働き方改革に関する件
4. ICT活用工事に関する件
5. 作業船係留場所確保に関する件

意見交換ではこれら議題のほか、その周辺の話題なども取り上げられました。特に、本部からご出席の皆さんからは当協会を取り巻く状況などが説明され、非常に有意義な意見交換会となりました。

また、意見交換会第2部では活発な意見の交換が取り交わされました。



東北地方整備局との意見交換会



## 関東支部

### ◇関東地方整備局と意見交換会を開催

関東支部では、令和元年12月6日(金)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は加藤副局長、森港湾空港部長をはじめ18名の幹部職員の御出席をいただき、協会本部からは寄神会長、野澤専務理事及び菅沼常任委員長にご臨席いただき、関東支部から鳥海支部長以下会員10名が出席しました。

開会の冒頭に、鳥海支部長の挨拶、続いて寄神会長、加藤副局長の順に挨拶があり、森港湾空港部長からは関東地方整備局の事業概要の説明がありました。引続き関東支部事務局より今年度の要望事項の説明を行い、これに対し、森港湾空港部長よりご回答をいただきました。さらに自由討議においては、中長期計画の提示の中身につ

いて、低入札価格調査基準の再引き上げについて、元下契約における変更取り決めの確認、下請け契約の3割に問題がある等の突っ込んだ意見が提起され、最後に菅沼常任委員長の締めの挨拶をいただき有意義な意見交換が行われました。

尚、今回の意見交換会の要望内容は以下のとおりです。

1. 港湾関係事業予算の確保と中長期見通しの提示について
2. 入札契約制度の改善と元・下請負契約の適正化について
3. 地元作業船保有業者への発注工事量の確保について
4. 作業船係留場所の確保及び荒天時・待船時の避泊場所の確保について
5. 作業船の保有及び代替建造に対する支援制度について
6. 働き方改革と担い手確保について



関東地方整備局との意見交換会

## 北陸支部

### ◇国土交通省北陸地方整備局と意見交換会を開催

令和元年12月10日(火)、新潟市の新潟グランドホテルにて、当協会北陸支部と全国浚渫業協会日本海支部の合同で北陸地方整備局との意見交換会を開催しました。

意見交換会には、北陸地方整備局から伊藤次長、富田港湾空港部長など18名の出席をいただき、当協会から寄神会長、本間副会長(北陸支部長)、菅沼常任委員長、野澤専務理事、松本北陸支部運営委員長など14名、全国浚渫業協会から金澤会長、渡邊日本海支部長、辰尻支部運営委員長など7名が出席し、両協会および北陸地方整備局の挨拶の後、佐川北陸支部事務局長より支部提出の議題(5項目)を提起し、善処を要望しました。

これに対し、北陸地方整備局の金丸港湾空港企画官からは始めに北陸管内の港湾事業等の紹介があり、その後、議題提起に対する回答がありました。

後の自由討議では、野澤専務理事からの本省要望内容の紹介等を皮切りに両協会から活発な意見交換が行われました。

今回の意見交換会の主な支部提出議題は次のとおりです。

1. 港湾関係事業予算の確保について
2. 作業船保有業者が持続的に活動できる入札契約制度・執行制度について
3. 作業船の保有及び代替建造に対する支援について
4. 海上工事における働き方改革と担い手確保について
5. 作業船係留場所の確保および作業船保有企業に対する総合評価の加点について



北陸地方整備局との意見交換会

## 近畿支部

### ◇近畿支部総会を開催

第10回近畿支部総会を10月8日(火)神戸商工貿易センタービル24階ステラコートにて開催しました。

総会一部では来賓として(一社)日本海上起重技術協会 寄神会長 野澤専務理事をお迎えし、寄神支部長を議長とし、下記議案が承認されました。

第1号議案 平成29・30年度活動報告の件

第2号議案 平成29・30年度収支決算承認の件

第3号議案 平成31/令和元・2年度 活動計画承認の件

第4号議案 平成31/令和元・2年度 収支予算承認の件

第5号議案 役員の任期満了に伴う改選の件

報告事項として本部野澤専務理事より本部活動報告をしていただき、また総会講演会として「近畿の港湾に関する主な動き」と題して、国土交通省 近畿地方整備局

副局長 成瀬 英治様にご講演を賜りました。

総会二部懇親会では国土交通省近畿地方整備局 第五管区海上保安本部 神戸海上保安部 和歌山県 神戸市 阪神国際港湾(株) 大阪湾広域臨海環境整備センター他 より幹部の方々をお招きし、交流を行いました。



近畿支部総会

#### ◇近畿地方整備局と意見交換会を開催

近畿支部では令和元年12月9日(月)に国土交通省近畿地方整備局との意見交換会を開催しました。

近畿地方整備局からは成瀬副局長様 安部港湾空港部長様他15名に出席していただき、近畿支部から9名、また本部より寄神会長 野澤専務理事 菅沼常任委員長 小谷事業委員長をお招きし神戸地方合同庁舎3階にて下記の内容で開催しました。

- I 港湾関係予算の確保に対する要望
- II 作業船保持のための施策に関する要望
  - 1 作業船の保有および代替船建造に対する支援について
  - 2 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
    - 1) 総合評価における作業船の評価
    - 2) Aランク中小企業の元請受注機会の確保
    - 3) 地元業者の工事量の確保
    - 4) 海上工事チャレンジ型の確保と適正化

5) 中堅中小業者の工事成績評定点の引き上げ

- 3 適正な入札価格設定のための地方公共団体との連携強化
- 4 下請価格の適正化に関する要望
- 5 作業船係留場所の確保

III 海上工事における働き方改革と担い手確保について  
上記について活発な意見交換が行われ、回答は文書にていただきました。

意見交換会二部として、場所を神戸商工貿易センタービルに移し、懇親会を開催し、一部に引き続き意見交換を行いました。



#### ◇中国支部総会及び中国地方整備局との意見交換会を開催

令和元年度中国支部総会を12月3日(火)ホテルメルパルク広島にて開催いたしました。総会には本部より寄神会長、野澤専務理事、菅沼常任委員長にご臨席いただき、中国支部会員22社の内15社出席、委任状7社のもと開催さ

れ、深山支部長が議長を務め、議案は全て承認されました。

#### 総会次第

1. 開会挨拶 深山中国支部長
2. 来賓挨拶 寄神会長
3. 議長選出 深山中国支部長を議長に選出
4. 議案
  - 第1号議案 平成29年度活動報告
  - 第2号議案 平成29年度決算報告
  - 第3号議案 平成30年度活動報告
  - 第4号議案 平成30年度決算報告
  - 第5号議案 令和元年度活動計画
  - 第6号議案 令和元年度収支予算
  - 第7号議案 中国支部役員の選出
5. 本部活動報告 野澤専務理事

総会終了後、同ホテルにて中国地方整備局との意見交換会を開催いたしました。中国地方整備局からは、富岡副局長ほか18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、深山中国支部長ほか35名が出席いたしました。

当協会からは、深山中国支部長の挨拶、中国地方整備局からは富岡副局長が挨拶を行い、続いて坂井港湾空港部長から中国地方整備局の事業概要説明を行っていただきました。

続いて支部事務局より要望内容の説明を行い、要に対し坂本港湾空港企画官から回答があり、回答内容等に関する意見交換を実施いたしました。

意見交換時には、中国地方整備局と当協会会員から積極的な質問や意見が交わされ、要望事項についても前向きに検討していただけるよう回答をいただきました。

この度の要望内容は次のとおりです。

1. 港湾整備投資の年度見通し、中長期見通しの早期提示
  - ・ 年度見通し、中長期見通しの早期提示を行ってもらうことを要望

#### 2. 週休2日について

- ・ 港湾5職種についても労務費補正を行ってもらうよう要望

#### 3. 詳細な施工条件の明示について

- ・ 設計段階での詳細な現場踏査と詳しい施工条件の明示を要望

#### 4. 工程の共同管理の希望

- ・ 業務の効率化のためにも工程の共同管理を要望

#### 5. ICT施工に関する施工単価について

- ・ 実勢価格に合わせたICT施工単価の見直しを要望



中国支部総会



中国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<br>環境保全対策マニュアル<br>(改訂版)<br>(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<br>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<br>・「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<br>100ページ | 平成30年4月 | 会 員 2,000 円<br>非会員 2,500 円<br>(消費税別、送料別) |
| 作業船団安全運航指針<br>(改訂版)<br>(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<br>・「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<br>200ページ | 平成20年4月 | 会 員 2,000 円<br>非会員 2,500 円<br>(消費税別、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。

FAX 番号 :03-5640-9309

E-mail:honbu@kaigikyo.jp

## ●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

(10月以降掲載分)

#### 海技協ホームページ「会員専用ページ」の掲載事項

##### 〔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」(令和元年12月2日)
- 「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」(令和元年12月2日)

##### 〔協会活動〕

- 「令和元年度国土交通省港湾局長要望書(令和元年11月14日)」
- 「働き方改革」意識及び実態アンケート(令和元年12月)

##### 〔協会からのお知らせ〕

- 建設業取引適正化推進月間ポスター
- 建設キャリアアップシステム通信(第18号 2019年10月)
- 建設キャリアアップシステム通信(第19号 2019年10月)
- 建設キャリアアップシステム通信(第20号 2019年11月)
- 建設キャリアアップシステム通信(第21号 2019年12月)

(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。

## 他団体からのお知らせ

### 「建設業フォローアップ相談ダイヤル」パンフレット

#### 建設業フォローアップ相談ダイヤル

～将来にわたる品質確保とその担い手の中長期的な育成・確保に向けて～

国土交通省では、品確法の運用指針の趣旨の現場への浸透や適切な受発注者関係の構築に向け、「品確法の運用指針」や「新労務単価」、「建設業における社会保険加入対策」などの相談を総合的に受け付ける窓口を開設し、元請事業者、下請事業者、技能労働者など、様々な立場の皆さんの現場の生の声や情報を聞かせていただいていたところとなります。

令和元年12月24日より、メールの受付アドレスが変更になっております。本リーフレットのアドレスをご利用ください。



**品確法 運用指針  
新労務単価、社会保険加入対策等  
建設業に関する様々な相談を受け付けます！**

**TEL.  0570-004976**

ナビダイヤルの通話料は発信者の負担となります。

**受付時間 10:00-12:00 13:30-17:00**  
(土日・祝祭日・閉庁日を除く)

**国土交通省**  
土地・建設産業局 建設課

#### 「建設業フォローアップ相談ダイヤル」で受け付ける生の声

従来から受け付けていた、品確法の運用指針や公共工事設計労務単価改訂後の請負契約に関する情報のほか、社会保険加入対策等についても相談や現場の生の声を受け付けます。

##### 品確法の運用指針に関する情報

- 「歩切りの禁止」や「ダンピング対策」などの、品確法の運用指針の内容の実施状況についての相談
- 公共工事の品質確保と担い手の中長期的な育成・確保といった、品確法の基本理念に関連する現場の取組・実態についての情報

＜例えば＞…

- ・品確法の運用指針の内容について教えて欲しい。
- ・違反と疑われる発注者の行為について相談したい。
- ・発注者には言いにくい受注者の悩み、現場での困難な実態を聞いて欲しい など

いただいた情報をもとに…

- 当該発注者等に情報提供を行うこと等により見直しの促進を図っていきます。
- 運用指針の実施状況のフォローアップに活用するなど、各種施策の検討の参考にさせていただきます。



##### 公共工事設計労務単価改訂後の請負契約に関する情報

- 発注者と元請負人との請負契約についての情報
- 元請負人と下請負人との取引の際の法令違反、または、法令違反のおそれがある情報
- 1次下請負人と2次下請負人など、下請負人間での取引の際の法令違反、または、法令違反のおそれがある情報

＜法令違反のおそれがある情報の例＞

- ・元請負人が見積の際に、合理的な根拠もなく、下請負人の示した労務単価を下回る額を一時的に押しつけ、その額で下請契約を締結した など

※元請負人と下請負人間の取引に係る法令違反、または、法令違反のおそれのある事例は、国土交通省のホームページに掲載されている「建設業法令遵守ガイドライン」をご覧ください。

##### 社会保険加入対策

- 「社会保険の加入に関する下請指導ガイドライン」や現場入場についての相談

##### その他の関連情報

- 行政や業界の取組や現場の実態についての関連する情報

※取組や情報は、国土交通省の連絡先（関係機関）から取り寄せます。



事業者の皆様への声をお聞かせ下さい。

法令違反、または、違反のおそれのある情報については、「建設業法令遵守推進本部」が連絡情報として取り上げ、当該建設業者への立入検査等をするかどうかの判断をします。

いただいた情報については、今後の取組の参考とさせていただくほか、個別事業を特定できない方法で公表させていただきますことでもありますので、予めご了承ください。

E-mail: [hqt-kensetsusugyou110@gxb.mlit.go.jp](mailto:hqt-kensetsusugyou110@gxb.mlit.go.jp)  
「建設業フォローアップ相談ダイヤル」への情報は、電子メールでも受け付けています。

＜品確法・運用指針の内容や公共工事設計労務単価等の内容についてはホームページをご覧ください＞

品確法・運用指針: [http://www.mlit.go.jp/totikensangyo/const/totikensangyo\\_const\\_tk1\\_000089.html](http://www.mlit.go.jp/totikensangyo/const/totikensangyo_const_tk1_000089.html)  
公共工事設計労務単価: [http://www.mlit.go.jp/totikensangyo/const/1\\_6\\_bt\\_000217.html](http://www.mlit.go.jp/totikensangyo/const/1_6_bt_000217.html)  
社会保険加入対策: [http://www.mlit.go.jp/totikensangyo/const/totikensangyo\\_const\\_tk2\\_000080.html](http://www.mlit.go.jp/totikensangyo/const/totikensangyo_const_tk2_000080.html)

マリーナ・プロフェッショナル  
海技協会報2020.1 VOL.134

禁無断転載

発行日 令和2年1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<br>TEL 03(5640)2941 FAX 03(5640)9303<br>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<br>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<br>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<br>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<br>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<br>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<br>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<br>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<br>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<br>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<br>TEL 098(862)3447 FAX 098(861)1042  |