

海技協会報2021.1
VOL.

138

マリーン・ プロフェッショナル

Japan Marine Construction
Engineering Association



CONTENTS

VOL. 138

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

「年頭所感」

国土交通省港湾局長 高田 昌行

16 特集

分析！続・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

32 協会活動

- ・令和2年度国土交通省港湾局長要望報告について
- ・令和2年度「登録海上起重基幹技能者」講習試験結果
- ・令和2年度「海上起重作業管理技士」講習試験結果
- ・令和2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

46 会員寄稿「会員の広場」

・北陸支部

Be a Challenger

～男女関係なく自分の頭で考えられる人材を育成
個人の成長が企業・地域の成長につながる～

加賀建設株式会社 代表取締役社長 鶴山 雄一

・中部支部

新造船 浚渫船兼起重機船「葵5号」の建造

～船齢40年をめざして～

高砂建設株式会社 機材管理部 次長 宮崎 一

52 会員作業船紹介[㊦] 東北支部

210 t 吊全旋回式多目的起重機船「第73幸丸」

株式会社 丸本組

56 海の匠「登録海上起重基幹技能者の紹介」シリーズ[㊦] 九州支部

株式会社 近藤海事 寺下 淳

57 マリーンニュース「事務局だより」

61 インフォメーション「お知らせコーナー・販売図書案内」



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

令和3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。

昨年は、新型コロナウイルスに翻弄された一年でした。今年こそ元の状態に戻ってほしいのは皆さんも同じ気持ちであると思います。昨年末には、イギリス、アメリカなどでワクチンの接種が始まりました。わが国ではいつから接種が受けられるようになるのでしょうか？まだまだ気が抜けませんが、今年は終息の兆しが見える良い年になってほしいものです。

昨年を振り返ってみます。

ところで、国内の新型コロナウイルス感染症はいつ頃から始まったのでしょうか？1月には、ダイヤモンドプリンセス号の船内で感染が広がり、横浜港では多くの乗客が留め置かれている姿が映し出されました。武漢に滞在していた日本人の方々を「救出する」ことも行われました。その後、東京・大阪などの大都市を中心に国内各地に感染が拡大するとともに、志村けんさ

ん、岡江久美子さんなど親しみやすいキャラクターの芸能人がコロナで亡くなり、感染症の恐ろしさが国民に広く認識されるようになりました。「マスク」「手洗い」「アルコール消毒」などは、今では当たり前のことですが、これらの感染予防策は、この時期に一気に習慣化したように思います。そして、4月には緊急事態宣言が出され、「人との接触は、最低7割減、できれば8割減」という前代未聞の対応を余儀なくされました。

このような中でも、「河川や道路などの公物管理、公共工事は緊急事態宣言下でも継続が求められるもの」と位置づけられ、建設現場は動き続けました。人々の生活を支える現場の仕事をする「エッセンシャルワーカー」という言葉が使われ出したのもこの時期からだと思います。需要が大幅に落ち込み、特に、飲食業や旅行業が疲弊する中、建設業は公共工事による底堅い需要に支えられています。海技協の会員各社も感染予防ガイドラインを守り、しっかりと受注し、従業員の雇用を守っていかねばならないと思いました。

コロナ以外では、担い手確保に関するいくつかの動きがありました。特徴的なこととしては、建設キャリアアップシステム（以下、「CCUS」という。）と特定技能外国人の受入に関するのでしょうか。

CCUSは料金値上問題がありましたが、国土交通省が「CCUSは、技能者の処遇改善を図るための情報インフラ」と位置づけており、様々な利用促進策が進められています。例えば、公共工事において、元請は、労働者の社会保険加入状況を確認しないといけません、「確認はCCUS活用を原則とする」ことになっています。このように、CCUSを利用する仕組みが作られています。

特定技能外国人の受入に関しては、制度のスタートから約1年後の昨年2月28日に、「海洋土木工」が対

象職種として閣議決定されました。これを踏まえ、関係する港湾建設関係の協会は、6月9日に、港湾関係特定技能外国人受入検討協議会を設立し、受入のための作業を行っております。もう少し経ちましたら、外国人労働者の雇用が現実になるものと思われま

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、協会の諸活動、特に、要望活動についてです。5月に開催された協会の通常総会は、例年ですと、多くの会員の方にお越しいただくべきところですが、昨年は、委任状を提出し出席を控えるようお願いしました。「総会に来ないでくれ」とお願いするなど前代未聞のことです。理事会もまた書面で決議することになりましたし、各委員会の活動も、集まらずにメールによる資料の配布で行うこととしました。支部総会についてもほとんどの支部では、「書面による決議」となりました。

このような中ですが、港湾局長要望や地方整備局等との意見交換会については、実施することができました。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」、「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」、「作業船損料の見直し(アップ)」、そして、「作業船係留施設の確保」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、「各地方整備局との意見交換会の場で提示することになっている」とのご回答がありました(内容については、後記の「令和2年度港湾局長要望」を参照してください)。

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6支部で行いました。この中で各地整から、「管内の事業の中長期的見通し」が提示されています。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がこの場を借りてお礼申し上げます。

2つ目は、公益事業である資格の認定事業についてです。

昨年は、89名の登録海上起重基幹技能者と90名の海上起重作業管理技士を新たに認定・登録しました。一昨年に続き、再び、認定者が100名を割りましたが、新型コロナウイルスの影響と思われま

新規の認定以上に影響が出たのが更新講習です。この2つの資格は、有効期限を5年間とし更新講習を義務づけています。講習を受講しないと資格の停止・失効となってしまいます。昨年の講習は、入口での検温、アルコール消毒、マスクの着用、飛沫防止版の設置などの感染予防策を実施しました。加えて、具合の悪い方には自主学习での更新を勧める等の措置を講じたのですが、講習会に行くことを控えるよう指導があり、更新できていない者がいるのも事実です。

資格の認定事業は公益事業であり、本年も公正さを第一に運営して参ります。それに加え、更新講習ではオンライン講習の導入も図り、資格が停止・失効することのないようにして参ります。

昨年12月11日に「防災・減災・国土強靱化のための5か年加速化対策」が閣議決定され、21日には、来年度予算の政府案が閣議決定されました。国土強靱化は全ての地域で取り組まれる性格のものであり、全国各地の港湾への広がりが期待されます。

公共事業の予算の面では好環境が続いていますが、新型コロナウイルスの感染状況はどうなるのか?このことが最も不透明であります。

奇しくも本年は丑年です。牛は古くから食牛、乳牛、耕牛として人類を助けてくれる生き物です。大変な農業を地道に最後まで手伝ってくれる様子から、丑年は「我慢(耐える)」や「発展の前触れ(芽が出る)」を表す年になるといわれています。現在の我慢が新型コロナウイルス感染症終息の前触れになることを願います。

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して新年の挨拶といたします。

本年もまたよろしく願います。



新年の挨拶



国土交通大臣
赤羽 一嘉

令和3年という新年を迎え、謹んで新春の御挨拶を申し上げます。

昨年9月に菅内閣が発足し、引き続き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お願い申し上げます。

現在我が国は、昨年からの新型コロナウイルス感染拡大により社会経済や国民生活へ甚大な影響を受けており、国難とも言える状況に直面しております。加えて、毎年のように全国各地で発生する大規模な自然災害による深刻な被害の発生や、少子高齢化、人口減少による地方の過疎化の進行など多くの課題に直面しているところです。

これらの影響は、テレワーク、ワーケーションといった働き方の変化や2拠点居住、地方移住といった住まい方の変化をもたらし、ひいては、国民一人一人の

人生の価値観そのものが大きく変わることも予想されます。事実、東京からの転出人口が、転入人口を上回る現象が5ヶ月連続で続いていることも、予兆の1つだと思われます。

このような大きな変化に対応し、国土交通省本来の使命である「国民の命と暮らしを守る」ための国土交通行政を遂行するため、これまでの「縦割り」や悪しき前例主義を打破し、規制緩和やデジタル革命などの推進により、ウィズ・コロナ時代の生活様式の変化に対応した「新たな日常」を実現し、日本の活力につなげていけるよう全力で取り組んでまいります。

今年は、東日本大震災から10年目の節目の年です。改めて震災で犠牲となられた方々に心から哀悼の意を表します。私自身、経済産業副大臣(兼東京電力福島第一原発の現地対策本部長)や国土交通大臣として、度々被災地を訪れ、被災地のニーズを把握し、被災地に寄り添った支援に努めてまいりました。この間、道路、鉄道、港湾等の基幹インフラの復旧・復興や災害公営住宅の整備などの完了を目指すとともに、観光についても、2020年東北6県の外国人宿泊者数150万人泊の目標を上回るなど、着実に取組を進めてきたところです。

一方で、知事や業界団体の皆様の声や被災地の実情をお聞きすると、今でも被災者の皆様が不自由な生活を強いられているなど、様々な課題が残っているものと痛感しております。特に、福島県では、人口減少、高齢化が進行するとともに、今なお多数の方々が避難生活を余儀なくされるなど、その復興・再生は道半ばです。国土交通省としては、引き続き被災地の皆様に寄り添いながら、一刻も早く生活や生業が再建するよう、一つ一つの課題解決に向け、全力で取り

組んでまいります。

昨年12月、新たな経済対策として「国民の命と暮らしを守る安心と希望のための総合経済対策」が閣議決定されました。この経済対策は、

- ・ **新型コロナウイルス感染症の拡大防止策**
- ・ **ポストコロナに向けた経済構造の転換・好循環の実現**
- ・ **防災・減災、国土強靱化の推進など安全・安心の確保**

といった3本の柱に関する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、東京オリンピック・パラリンピック競技大会が、人類が新型コロナウイルスに打ち勝った証として開催されます。国土交通省としても、空港等の水際における感染症対策の強化やソフトターゲットへのテロ対策、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、本年が我が国における共生社会の実現に向けて躍進の年となるよう、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。

本年は、とりわけ以下の3本の柱を中心として諸課題に取り組んでまいります。

- ① **新型コロナウイルス感染拡大防止と社会経済活動の両立**
- ② **防災・減災が主流となる安全・安心な社会づくり**
- ③ **人口減少と少子高齢化社会への挑戦**

① **新型コロナウイルス感染拡大防止と社会経済活動の両立**

今般の新型コロナウイルス感染症によりお亡くなりになられた方々に改めてお悔やみを申し上げますとともに、直接的、間接的に被害を受けられた全ての皆様に、心よりお見舞い申し上げます。

また、新型コロナウイルス禍の中、国民の命と暮らしを守り、我が国の経済活動を支えるために、献身的に尊い使命と責任を果たしていただいている公共交通や物流、建設工事等の分野に携わる全てのエッセンシャルワーカーの皆様に、心から敬意と感謝を申し上げます。

感染拡大防止対策の徹底と我が国の社会経済活動の両立を図るとともに、新型コロナウイルス禍を契機とする社会経済構造や生活様式の変化を踏まえ、国土交通省としても必要な施策を講じてしっかりと取り組んでまいります。

(**新型コロナウイルス感染予防対策**)

国民の皆様のお安全・安心を確保するため、まずは感染予防対策の徹底が重要です。このため、関係業界に対し、「感染拡大予防ガイドライン」を個々の事業者にはっきり周知し、感染予防に万全を期すよう要請するとともに、公共交通機関の利用者に対し、「新しい生活様式」の実践について、呼びかけを行っております。引き続き、感染予防に万全を期すようしっかりと取り組んでまいります。

また、ダイヤモンドプリンセス号への対応などの水際対策の教訓を踏まえ、新型コロナウイルス感染症などの水際対策や防災対策等について、平時より関係者で情報を共有・連携し、事前準備を進めるとともに、非常時には関係者が連携して即座に対処するため、各港湾で水際・防災対策連絡会議を設置してまいります。

ウィズ・コロナの状況下、感染防止と社会経済活動の両立が求められる中、港湾において感染またはその疑いが発生した場合でも、必要な機能を継続できるよう、感染症にも対応した港湾BCP（事業継続計画）の策定を支援するため、その指針となる港湾における感染症BCPガイドラインの作成を進めてまいります。

空港については、これまで、検疫強化等の水際対策の実施に当たって、厚生労働省等の関係機関や所管業界と連携して対策を講じてきました。経済を回復軌道に乗せるため、感染再拡大の防止と両立する形で、国際的な人の往来の部分的・段階的再開を政府全体として進めており、空港における出入国が円滑かつ適確に実施されるよう、成田・羽田・関空・中部・福岡・新千歳の6空港では昨年11月までに1日2万人超の検査能力を確保したところです。本年も引き続き、検疫等に必要となる空港内待機場所の確保や旅客動線の確保等について、厚生労働省等の関係機関と協力して取組を進めてまいります。

（各分野における観光施策）

クルーズについては、昨年10月末から国内クルーズの商業運航が再開されました。私自身、一昨年11月に、沖縄の那覇港クルーズターミナルを視察し、那覇港国際クルーズ拠点整備事業起工式へも出席させていただきましたが、クルーズの前後に地域への滞在時間を確保しやすい航空機による移動とクルーズを組み合わせた「フライ&クルーズ」を通じた地方経済の活性化など、クルーズに期待される役割は非常に大きいものと実感いたしました。このため、まずは、船内や旅客ターミナルでの感染症対策を徹底する等、クルーズを安心して楽しめる環境整備を進めるとともに、国際クルーズについては、国内外の感染状況、我が国を含む諸外国の水際対策の動向等を踏まえつつ、引き続き安全対策について検討を進めてまいります。

（デジタル革命や規制緩和の推進）

新型コロナウイルス禍を契機とする「新しい生活様式」への対応や、リスクに強い社会経済構造の実現が喫緊の課題となっております。このため、国土交通省においても、デジタル革命や規制緩和の取組を推進し、日本の活力につなげていけるよう全力で取り組んでまいります。

デジタル化については、インフラ・物流分野等におけるDX（デジタル・トランスフォーメーション）や関連する取組を推進してまいります。

インフラ分野においては、公共工場の現場で非接触・リモート型の働き方への転換を図るなど、感染症リスクに対しても強靱な経済構造の構築を加速することが喫緊の課題となっており、このため、DX（デジタル・トランスフォーメーション）を推進し、データとデジタル技術を活用して、国民のニーズに基づき社会資本や公共サービスを変革するとともに、業務そのものや組織、プロセス、建設業や国土交通省の文化・風土や働き方の改革を進めてまいります。具体的には、令和5年度までに、小規模なものを除く全ての公共事業について、BIM/CIM活用へ転換することとしています。BIM/CIMは調査設計、施工、維持管理の一貫した建設生産プロセスの中で3次元データを活用していくものであり、より一層のインフラのデジタル化に資することが期待されます。また、デジタル技術を活用した行政手続きの迅速化や暮らしにおけるサービスの向上、港湾の各種システムの連携により、セキュリティを確保した非接触型の効率的な物流システムの構築等を推進します。こうした取組により、インフラへの国民理解を推進し、安全・安心で豊かな生活の実現を目指します。

建設現場においては、ICT技術の活用等による建設現場の生産性向上を目指すi-Constructionを推進してきました。これまで対象となる国土交通省発注工事の約8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してまいります。

港湾分野においては、良好な労働環境と世界最高水準の生産性の確保、国際競争力のさらなる向上のため、AI等を活用したターミナルオペレーションの最適化に関する実証や、港湾情報の電子化、データ連携を核としたサイバーポートの実現に向けた取組を進めてまいります。

②防災・減災が主流となる 安全・安心な社会づくり

(令和2年7月豪雨をはじめとした災害からの 復旧・復興)

去年は、令和2年7月豪雨や台風第10号などの自然災害により、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、昨年7月、令和2年7月豪雨の被害を踏まえ、一連の災害からの復旧・復興のため、「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、土砂等の撤去、漂流物の回収、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。

廃棄物・土砂の撤去については、発災直後から被災自治体に堆積土砂排除に係る技術的助言を実施するとともに、環境省と連携し生活の早期再建に向け迅速な土砂撤去を支援してきたところです。引き続き、堆積土砂の排除を行う自治体への支援を実施してまいります。

漂流物の回収については、有明海・八代海への流木等の漂流物流入を受け、船の航行や沿岸漁業の支障とならないよう、海上を浮遊する漂流物等を回収しました。国土交通省の海洋環境整備船3隻に加え

民間事業者の作業船6隻、漁船83隻と連携し、漂流物等の回収を行い、総回収実績は、平成30年7月豪雨の際の約16倍となる、約1万6千立方メートルにのびります。

公共土木施設等の応急復旧等については、県管理河川や自治体管理道路の復旧工事を国が代行し、迅速な災害復旧事業を実施したほか、二次被害防止のための緊急的な砂防工事の支援等の対策を実施しました。災害復旧においては、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。また、発災直後から全国の地方整備局等より緊急災害対策派遣隊(TEC-FORCE)を派遣し、1700件を超える被災状況調査を行ったほか、応急措置や技術的指導・助言を通じ、迅速な災害復旧事業の実施等の被災自治体への支援を実施してきたところです。

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、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。

(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、そして福島への復興・再生に取り組んでまいります。

港湾関係では、東日本地域の電力供給を支える拠点として、昨年、小名浜港の国際物流ターミナルが供用しました。

(その他自然災害からの復旧・復興)

平成28年熊本地震、北海道胆振東部地震、令和元年東日本台風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

ます。

記憶に新しい、令和元年東日本台風において特に甚大な被害の発生した7つの一級水系においては、再度災害防止のため「緊急治水対策プロジェクト」を昨年1月にとりまとめ、国、県、関係市町村が連携しつつ、流域全体でのハード・ソフト一体となった対策を推進しています。道路については、自治体管理道路の復旧工事を国が代行し、迅速な災害復旧事業を実施しております。鉄道については、箱根登山鉄道は昨年7月、阿武隈急行は同10月に運転を再開し、上田電鉄、JR東日本水郡線は本年3月に運転再開予定となっております。港湾については、通行止めとなっていた南本牧ふ頭連絡臨港道路（南本牧はま道路）の復旧工事が完了し、昨年5月より供用が再開されました。国土交通省としては、復旧に向けて、引き続き必要な取組に注力してまいります。

（防災・減災、国土強靱化）

近年の気候変動の影響により、激甚化・頻発化する気象災害や切迫する巨大地震などの自然災害に対応するための防災・減災、国土強靱化、インフラ老朽化対策、サプライチェーンの強化等の加速化・深化は、我が国の喫緊の課題です。

私は、大臣に就任した直後から、台風・地震などの被災地に30回以上足を運び、改めて、事前防災対策が重要であると痛感いたしました。また、全国の首長の皆様からは、異口同音に、今年度で終了する「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」後も、防災・減災、国土強靱化の取組をさらに充実させるとともに、中長期的視点に立って計画的に実施できる必要・十分な予算の継続を強く求められてきたところです。

こうした観点から、国土交通省としても、昨年12月に閣議決定された「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」により中長期的な視点に立った計

画的な取組として、国民の安全・安心をより一層確保するための必要かつ十分な対策をしっかりと進めてまいります。本対策において対策を加速化・深化させるために令和7年度までの5年間で追加的に必要となる事業規模は、政府全体でおおむね15兆円程度を目途としており、国土交通省では、おおむね9.4兆円程度を目途として、重点的かつ集中的に53の対策を講ずることとしております。

具体的には、「激甚化する風水害や切迫する大規模地震等への対策」として、あらゆる関係者との連携のもと、ハード・ソフト一体となった事前防災対策に取り組む流域治水対策や高規格道路のミッシングリンク解消及び4車線化、高規格道路と直轄国道とのダブルネットワーク化等による道路ネットワークの機能強化対策など26対策、「予防保全型インフラメンテナンスへの転換に向けた老朽化対策」として、緊急または早期に措置すべき社会資本に対する集中的な修繕等の対策など12対策、「国土強靱化に関する施策をより効率的に進めるためのデジタル化等の推進」として、線状降水帯の予測精度向上等の防災気象情報の高度化対策など15対策の計53対策に重点的かつ集中的に取り組んでまいります。

（「総力戦で挑む防災・減災プロジェクト」など災害対策の推進）

気候変動の影響により激甚化・頻発化する自然災害等に対応し、抜本的な防災・減災対策を図るため、昨年1月から、私を本部長とする国土交通省防災・減災対策本部を設置し、「いのちとくらしをまもる防災減災」をスローガンに、「総力戦で挑む防災・減災プロジェクト」の検討を進めました。このプロジェクトでは、「連携」と「国民目線」をキーワードとして、国土交通省の防災・減災施策を総ざらいの上、ブラッシュアップを行い、昨年7月にとりまとめを行いました。令和2年7月豪雨や台風10号といった災害の際には、ダムの事前放流

や鉄道の計画運休といった本プロジェクトに基づく施策を着実に実施したところでは、本年も、昨年の災害の教訓も踏まえながら、国民の皆様の命と暮らしを守るため、より一層、省庁間や省内の壁を乗り越え、国民目線に立って、プロジェクトの着実な推進とさらなる充実を図ってまいります。

(インフラ老朽化対策の推進)

我が国では、高度経済成長期以降に整備したインフラの老朽化が進んでいることから、国民の安全・安心や社会経済活動の基盤となるインフラの維持管理・更新を計画的に進めていくことが重要です。そのため、予防保全型のインフラメンテナンスへの転換や、新技術の開発・導入等を進めていくことが必要であり、これらの施策を盛り込み「国土交通省インフラ長寿命化計画(行動計画)」を改定し、持続可能なインフラメンテナンスの実現を目指してまいります。

さらに、会員数が2000者を突破した「インフラメンテナンス国民会議」の活動を通じて、新技術の開発・社会実装を後押しするなど、メンテナンス産業の育成・活性化を図るとともに、地方への展開を一層強化してまいります。あわせて、優れた取組や技術開発を「インフラメンテナンス大賞」において表彰し、広く共有してまいります。

③人口減少と少子高齢化社会への挑戦

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。

(重点的・戦略的な社会資本整備)

社会資本整備については、コロナ禍により落ち込ん

だ経済を早期回復させ、持続可能な経済成長を確実なものとするため、ストック効果の高い事業を重点的・戦略的に進める必要があります。

我が国への国際基幹航路の寄港回数を維持・増加し、企業の立地環境等を改善する観点から、国際コンテナ戦略港湾において、「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を引き続き推進してまいります。また、昨年、東日本地域の電力供給を支える小名浜港の国際物流ターミナルが供用しました。引き続き、国際バルク戦略港湾を拠点としたバルク貨物輸送の効率化に取り組んで参ります。

加えて、地域の基幹産業を支える港湾の整備や、災害に強いフェリー・ROROネットワークの構築等を通じ、多核連携型の地域づくりを目指します。

(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、「コロナ禍」をむしろ新たなチャレンジへの契機とするべく、建設業における非接触・リモート型の新技術の導入やi-Constructionの推進に取り組むとともに、新・担い手3法も踏まえた工期の適正化や施工時期の平準化等を進めることにより、建設業の生産性向上や働き方改革等を一段と加速してまいります。また、建設技能者の処遇改善に向け、技能者の就業履歴や保有資格を蓄積する「建設キャリアアップシステム」(CCUS)のさらなる普及・活用を図るため、CCUSを活用した建設業退職金共済の電子的積立ての本格実施や、CCUS活用工事の対象拡大、建設技能者のレベルに応じた賃金支払いの実現に向けた取組を進めてまいります。

(2050年カーボンニュートラルに向けた 取組等のグリーン社会の実現)

「2050年のカーボンニュートラル、脱炭素社会の実現」に向けて、我が国全体で地球温暖化対策に戦略的に取り組む必要があります。国土交通省においては、電気自動車等の次世代自動車の普及、公共交通の利用促進や物流の効率化、ZEH（ネット・ゼロ・エネルギー・ハウス）の普及促進等の住宅・建築物の省エネ化など、関係省庁と連携しながら、運輸・民生部門における温室効果ガスの排出削減に取り組んでまいります。

また、港湾や下水道等の社会インフラを活用し、洋上風力やバイオマス等の再生可能エネルギーの利活用を推進するとともに、水素やアンモニア等の次世代エネルギーに関して、ゼロエミッション船の実現に向けた技術開発支援や国際ルールの整備等の推進、港湾等における次世代エネルギーの利活用拡大等にも積極的に取り組んでまいります。

(「国土の長期展望」のとりまとめ)

頻発する大規模災害や新型コロナウイルス感染症の拡大、SDGsの動き、デジタル革命といった、現行の第二次国土形成計画策定後の大きな状況の変化を踏まえ、「国土の長期展望」として2050年の国土の姿について検討を進めているところです。「真の豊かさ」を実現するため、地方の生活圏域の在り方等について議論を深め、本年初夏を目処に最終とりまとめを行います。

さいごに

冒頭でも申し上げましたが、新型コロナウイルス禍は、人々の「働き方」、「住まい方」、そして「生き方」に大きな変化をもたらすと考えております。国土交通省としても、ウィズ・コロナの時代における社会経済構造や生活様式の変化を踏まえ、豊かで暮らしやすい地域づくりに取り組むほか、国土のあり方について長期展望を提示するとともに、関係省庁と連携し2拠点居住やワーケーションを推進するなど、適切な施策を講じてまいります。

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。





年頭所感



国土交通省港湾局長
高田 昌行

(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。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。また、国民の命と暮らしを守り、我が国の経済活動を支えるため、コロナ禍の中でも献身的に職務を遂行されている港湾関係者の皆様に、重ねて敬意と感謝を申し上げます。

昨年は、新型コロナウイルス感染症により、国際物流にも大きな影響がありました。こうした中、ウイズ・コロナ時代における感染症拡大防止と社会経済活動の両立を図りつつ、持続的な経済成長を実現するため、デジタル化・グリーン化やサプライチェーンの強靭化を図るとともに、ストック効果の高い港湾投資や民間投資の喚起、質の高い港湾インフラシステムの海外展開を戦略的に推進していきます。

また、菅義偉総理が昨年10月26日の臨時国会の所信表明演説において宣言された、2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロとする2050年カーボンニュートラルの実現に向けた取り組みを加速します。

さらに気候変動の影響により、激甚化・頻発化する気象災害や、切迫性の高まる南海トラフ地震、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震、首都直下地震などから、国民の安全・安心を確保するため、東日本大震災からの復旧・復興とともに、「防災・減災、国土強靭化のための5か年加速化対策」を着実に進めていきます。

おかげさまで、港湾分野における地域の要望を盛り込んだ令和2年度第三次補正予算や令和3年度当初予算に係る閣議決定が行われ、港湾関係の税制改正要望につきましても、港湾における民有護岸等の耐震改修促進のための特例措置や、軽油引取税の課税免除の特例措置なども含め、特例期間の延長がすべて認められました。関係者の皆様のご支援、ご協力に改めて深謝する次第です。

社会経済が大きく変容しつつありますが、港湾局としては、島国日本の礎となる港湾を通じ、持続的な経済成長の実現、国民の命と暮らしを守るため、以下のような取り組みを着実に進めてまいります。

1. 持続的な経済成長の実現

1-1. 国際コンテナ戦略港湾の機能強化

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、船社間のアライアンスの再編等により寄港地の絞り込みが進展しています。一方で、今般の新型

コロナウイルス感染症の影響により、サプライチェーンが不安定となる中、コンテナ物流の分野では他国でのトランシップの遅延リスクを実感し、これまで以上に国際基幹航路の利用にメリットを感じる荷主の声が届いているところです。

このような中で、サプライチェーンの強化や、経済安全保障の観点からも、他国に過度に依存せず、自国貨物はできる限り自国で取り扱うことが理想的です。今後とも企業活動及び国民生活に不可欠な物流を維持し、企業の立地環境を改善するため、国際コンテナ戦略港湾において、集貨・創貨・競争力の強化の三本柱からなる取り組みを深化していきます。具体的には、良好な労働環境と世界最高水準の生産性を創出する「ヒトを支援するAIターミナル」や、大水深コンテナターミナルの整備等の各種施策を推進してまいります。

特に横浜港においては、新本牧ふ頭における大水深バースの着実な整備、南本牧ふ頭における日本最大水深18m岸壁2バースを含むMC1~4ターミナルの2大アライアンスによる一体的な運用や、新・港湾情報システム「CONPAS」の本格的な運用、本牧ふ頭における遠隔操作RTGの導入や、コンテナシャーシシェアリングに関する実証も含め、国際戦略港湾として、ソフト・ハード一体となった多様な取り組みを加速していきます。

1-2. セキュリティを確保した非接触型のデジタル物流システムの構築

コンテナ港湾物流については、荷主、陸運事業者、船社など様々な関係者の連携の下で行われ、手続きも煩雑であることから、依然として紙・FAX等による手続が主流であり、デジタル化・効率化が課題となっています。

コロナ禍の中で、デジタル・トランスフォーメーションや労働者の感染リスク軽減を図るため、港湾関連データ連携基盤、CONPAS、出入管理情報システム

の連携による「セキュリティを確保した非接触型の効率的なデジタル物流システム」の構築・運用への取組を加速します。

具体的には、内閣官房とも連携し、本年4月から民間事業者間の港湾物流手続きをデジタル化する「港湾関連データ連携基盤」のシステムを稼働予定です。同基盤の活用により、書類作成や電話による内容確認などに要する時間が約4割削減し得ると見込まれています。更に港湾物流分野に加え、港湾管理分野や港湾インフラ分野でもデジタル化の本格的な検討を進め、これら3分野一体でのデータ連携基盤を早期に構築し、生産性の向上や効率的なアセットマネジメントの実現を目指していきます。

また本年4月から、南本牧ふ頭でCONPASの本格的な運用を開始し、順次、本牧ふ頭や神戸港・大阪港への横展開を図っていきます。更に国庫補助を活用し、清水港、横浜港、神戸港における遠隔操作RTGの新規導入や名古屋港における継続導入を含め、「ヒトを支援するAIターミナル」の実現に向けた取り組みを加速していきます。

1-3. 国際バルク戦略港湾政策の推進

資源・エネルギー・食糧の安定的かつ安価な輸入の実現に向け、大型船を活用した効率的な海上輸送網の形成を図る国際バルク戦略港湾政策を進めております。現在、小名浜港、徳山下松港、水島港、志布志港の4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。

小名浜港では、石炭の国際バルク戦略港湾として、全国初の水深18mの公共岸壁を有する国際物流ターミナルが昨年3月に一部供用し、既に12万トン積み的大型石炭運搬船の入港も始まりました。約3千億円の民間投資による高効率な石炭火力発電所（IGCC）も本年から稼働予定です。また釧路港では、大型岸壁等の公共投資180億円に対して、それを上回る穀物サイロ等の民間投資約200億円が行われました。

我が国の競争力強化に資するため、引き続き、大型ばら積み貨物船に対応した港湾機能の拠点の確保や、効率的な輸送に向けた企業間連携の促進に取り組んでまいります。

1-4. クルーズを安心して再び楽しめる環境づくり

現在、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、外航クルーズ船の寄港がゼロになるなど厳しい状況が続いています。

国土交通省では、有識者等への意見聴取や厚生労働省をはじめとする関係省庁との検討を踏まえ、昨年9月にはクルーズの安全・安心の確保について「中間とりまとめ」を公表しました。同時に中間とりまとめを踏まえ、船内や旅客ターミナルでの感染症対策を徹底するため、関係団体から国内クルーズに関するガイドラインが公表されました。更に地方整備局が中心となり、各港において、順次、「水際・防災対策連絡会議」の開催等を通じて、地元関係者による感染症対策を含めた各種の情報共有や、連絡調整が行われています。これらを踏まえ、昨年10月末から邦船社による国内クルーズの商業運航が徐々に再開されています。

なお国際クルーズについても、国内外の感染状況、我が国を含む諸外国の水際対策の動向等を踏まえつつ、引き続き安全対策について検討を進める等、クルーズを安心して再び楽しめる環境整備に全力で取り組んでまいります。

1-5. 海洋開発等を支える特定離島における港湾の整備・管理

沖ノ島島や南鳥島の周辺海域には、豊富な海洋資源が賦存し、効率的な利活用が実現すれば、我が国が資源大国となることも夢ではありません。こうした本土から遠く離れた海域においても、海洋資源の開発及び利用に係る活動等が安全かつ安定的に行わ

れるように、人員、物資等の輸送や補給に必要な拠点施設として、港湾施設を整備中です。

特に南鳥島については、戦略的イノベーション創造プログラム（SIP）「革新的深海資源調査技術」と連携し、岸壁の利活用等についての検討を行っています。引き続き、両島の港湾施設を早期に供用できるよう、安全に留意しつつ工事進捗を図ってまいります。

1-6. 港湾関連産業の海外展開支援 ～質の高いインフラ輸出

昨年7月に策定された「国土交通省インフラシステム海外展開行動計画2020」に基づき、旺盛なインフラ需要が見込めるアジア・アフリカを中心に、日本企業も参画する質の高い港湾インフラシステムの海外展開を推進していきます。

具体的には、我が国の臨海部の産業立地と港湾開発とを一体として推進する産業立地型港湾開発のノウハウ、急速施工等の高度な港湾建設技術、効率的なターミナル運営、更には訪日研修等による現地職員の人材育成や相手国用にカスタマイズした技術基準の策定支援等、我が国港湾分野の強みを活かし、ハード・ソフト両面からの包括的な支援を行っていきます。こうした計画・構想段階の「川上」から、整備段階の「川中」、管理・運営段階の「川下」まで、官民一体となった取組を通じ、「自由で開かれたインド太平洋」にも資する質の高い港湾インフラシステムを海外展開するとともに、相手国政府、我が国、そして世界の雇用と所得の創出にも貢献する、「三方よし」となるプロジェクトを形成してまいります。

1-7. 港湾における脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化等の推進

昨年10月、第203回国会の菅内閣総理大臣の所信表明演説において、2050年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現を目指すことが宣言されました。

またIEA（国際エネルギー機関）のレポート（2019年）では、多様なエネルギー課題を解決する水素の利用拡大のため、工業集積港を水素利用拡大の中核にすることが提言されています。

世界的な脱炭素化への動きや政府方針等を踏まえ、我が国の輸出入の99.6%を取り扱い、海陸の国際物流の結節点となり産業拠点となる国際港湾において、脱炭素化に配慮した港湾物流の高度化や港湾空間の高度化といった取り組みを進めていきます。

（1）脱炭素化に配慮した港湾物流の高度化

これまで、デジタル物流によるゲート前渋滞の緩和、船舶への陸上電力供給の推進、LNG燃料船へのバンカリング等の取組を進めてまいりました。今後、これらに加え、荷役機械等への水素等の活用、洋上風力発電からの余剰電力を活用して生成した水素等の内航船による輸送の検討等を行ってまいります。

また港湾・臨海部は、我が国のCO₂排出量の約6割を占める製油所、発電所、鉄鋼、化学工業の多くが立地しており、トラックによる横持輸送も頻繁に行われるなど、CO₂排出量削減の余地が非常に大きい地域です。このため、水素・アンモニア等の次世代エネルギーの大量かつ安価な輸入や貯蔵、利活用等を図るとともに、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化や臨海部産業の集積を通じて、温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする「カーボンニュートラルポート（CNP）」を形成し、我が国全体の脱炭素社会の実現を目指してまいります。

具体的には、港湾における次世代エネルギーの需要や利活用方策、導入上の課題等について、まずは小名浜港、横浜港・川崎港、新潟港、名古屋港、神戸港、徳山下松港の6地域においてCNP 検討会を開催し、各地域での検討結果を踏まえ、CNP 形成のためのマニュアルを作成しつつ、全国の港湾におけるCNP の形成を進めてまいります。

今後、検討会の結果も踏まえつつ、国土交通省と資源エネルギー庁が連携し、水素等を活用したカーボンニュートラルポートの形成を通じた脱炭素化社会の実現に向け、水素等の需要のポテンシャルや利用にあたっての技術的な課題の調査・検討等を進めていく予定です。

更に次世代エネルギーを安価に大量に輸入するため、海外積出港の環境整備等について、企業の支援を検討していく予定です。

（2）脱炭素化に配慮した港湾空間の高度化

秋田港・能代港の港湾区域内において、約14万KWの洋上風力発電の令和4年の運転開始に向け、約1千億円の民間投資がなされ、他に北九州港など4港の港湾区域で、洋上風力発電の導入促進に向けたプロジェクトが進捗中です。

また一般海域では、「秋田県能代市、三種町及び男鹿市沖」「秋田県由利本荘市沖(北側・南側)」「千葉県銚子市沖」「長崎県五島市沖」の4ヵ所(5区域)の促進区域において、現在、洋上風力発電事業者の公募手続を実施中です。さらに昨年2月施行の改正港湾法に基づき、能代港、秋田港、鹿島港、北九州港の4港を基地港湾として指定し、秋田港については、既に地耐力強化を終え、本年春までに岸壁等の事業者への長期貸し付けを初めて行う予定です。

加えて、国土交通大臣や経済産業大臣や民間事業者の参画の下で、「洋上風力の産業競争力強化に向けた官民協議会」を開催し、昨年12月に洋上風力産業ビジョン（第一次）を取りまとめ、2040年までに3,000万KWから最大4,500万KWの洋上風力発電事業の案件形成を目指して、官民一体となった取り組みを行うこととなりました。

更に、世界各国で地球温暖化への対応が本格化する中、「ブルーカーボン研究会」や関係省庁とも連携しつつ、港湾においてブルーカーボンをCO₂吸収源として活用していくための具体的な検討を

進めていきます。

2. 国民の安全・安心の確保

昨年7月豪雨では熊本県を中心に各地で甚大な被害が発生しました。八代港では、熊本県の要請により国が管理の一部を代行し、現地確認や漂流物の回収を実施するとともに、本復旧として泊地に流入した土砂の除去作業を実施いたしました。また、有明海・八代海の一般海域では、直轄の海洋環境整備船に加え、災害協力協定団体のご協力も頂き、平成30年7月豪雨時の総回収量の約1.6倍となる漂流物を回収し、航行の安全を確保したところです。

また昨年9月に台風10号が大型で非常に強い勢力で九州に接近した際、改訂した港湾BCPガイドラインに基づき、コンテナ固縛等の直前予防対策の徹底等により、コンテナターミナルの早期再開が実現されました。

全国津々浦々の港湾所在市町村に人口約6千万人を有し、工業出荷額が150兆円程度となる島国日本において、頻発化・激甚化する高潮、高波等の被害や、切迫する大規模地震や津波、さらには、気候変動に起因する将来の平均海面水位の上昇などの災害リスクを軽減するため、国土を強靱化していくことが重要です。また、輸出入貨物の99.6%を取り扱う港湾において、基幹の海上交通ネットワークを維持することが必要です。

昨年8月には、交通政策審議会より、「今後の港湾におけるハード・ソフト一体となった総合的な防災・減災対策のあり方」が答申されました。本答申を踏まえ、ハード対策のみでは防ぐことのできない災害が生じるとの認識の下、国民の命と暮らしを守るため、自助・共助・公助を含めたソフト・ハード一体となった総合的な港湾の防災・減災対策の具体化に取組み、南海トラフ地震等の切迫する災害に対し、強靱な港湾機能の形成を進めてまいります。

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まいります。

更に、津波来襲時における船舶の沖合退避や係留強化等の検討を行うため、昨年6月に「海・船の視点から見た港湾強靱化検討委員会」を設置し、産学官の関係者とともに大規模地震・津波発生時に想定されるリスクを洗い出し、ソフト・ハード一体となった総合的なリスク軽減策の検討を進めています。さらに、災害発生時の港湾機能の迅速な復旧体制を構築すべく、衛星やドローン等を活用し、港湾における災害関連情報の収集・集積の高度化を進めてまいります。

新型コロナウイルス感染症への水際対応も重要です。非接触・リモート化、デジタル強靱化等の取組を通じ、感染症防止対策を加速するとともに、昨年7月の横浜港での開催を皮切りに、各港において順次「水際・防災対策連絡会議」を開催し、平時より関係者間で高潮・高波等の災害や感染症等に関する正確な情報の共有・連携に努め、非常時には連携して事案に対応できるように備えています。加えて港湾における感染症BCP検討委員会を開催し、感染症への感染やその疑い事案が発生した場合でも必要な港湾機能を継続できるように、港湾における感染症BCPの策定支援のためのガイドラインを年度内にとりまとめる予定です。

3. 豊かで活力ある多核連携型の地域づくり

3-1. 地域の基幹産業の競争力強化のための港湾整備

地域の基幹産業を支える港湾の整備や、災害に強いフェリー・ROROネットワークの構築等を通じ、産業の国内回帰や地域交流の再興など、多核連携型の

地域づくりに貢献します。既に港湾の公共投資により、それを上回る民間投資の誘発や雇用の創出等が全国各地で確認されています。

また農林水産物・食品の輸出額を2030年に5兆円とする政府目標の達成に向け、生産関係者や港湾関係者が連携して策定する実施計画を農林水産省及び国土交通省が共同して認定した場合、民間事業者による温度・衛生管理が可能な荷捌き施設の整備に対する補助を行うことができるなど、産地と港湾が連携した農林水産物・食品のさらなる輸出促進に取り組みます。

3-2. 「みなと」を核とした魅力ある地域づくり

みなとオアシスは昨年新たに12箇所を加え、147箇所になりました。現在、これらのみなとオアシスの更なる知名度向上を図る取り組みの一環として、昨年、Web地図やカーナビアプリに、みなとオアシスの位置情報等が反映されたところです。今後とも、みなとオアシスを通じて、地域活性化や交流が促進されるように、安心して手軽に来訪いただける環境整備等に地域とともに取り組んでまいります。

3-3. 離島等の地域交通の安定的確保

公共交通は、「新たな日常」を支える地域の足として不可欠なサービスです。離島等の条件不利地域における住民の安全・安心な暮らしを支えるため、離島航路の就航率に資する防波堤及び岸壁等の整備とともに、人に優しく快適な利用に資する離島ターミナルのバリアフリー化を推進してまいります。

(結びに)

四面環海の島国日本において、港湾は安全で豊かな暮らしを支えるサプライチェーンの拠点として、企業の国内回帰の受け皿となる海外に最も近接する地域の拠点として、さらには再生可能エネルギーを創出する沿岸域の拠点として、その重要性は益々高まっています。

「みなとの元気なくして日本の成長なし」

令和の時代、Beautiful Harmony = 美しい調和の時代。関係機関と「美しい調和」を図りながら、海に開かれた島国日本の弥栄を次世代の日本にも紡ぐことができますように、精進してまいります。

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、素晴らしい一年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！ 続・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. 作業船保有業者が持続的に活躍できる入札契約制度・執行制度」と「IV. 海上工事における「働き方改革」「担い手育成確保」「生産性向上」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。その結果を昨年度同様に、とりまとめ・分析しましたので、「続・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2年6月25日～7月17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が、ほとんどが選択式です。
- ⑤回答率 :108社から回答がありました(回答率:50.5%)。

2. アンケート調査結果の分析

質問ごとに分析・考察を載せていきますが、選択式回答の分析に当たっては、「その他」の内容を精査して、回答の「修正」等を行っています。

注)「修正」とは、その他と回答されていても、記載されている内容を見て、例えば、①とすべき場合は①とする、同じような回答が多数あれば、抜き出して回答(選択肢)を追加して集計することです。

Q1-1. 「下請実績の容認」に関する質問【実態】

Q1-1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。

<分析>

○昨年度に引き続き、今年度も「下請実績で入札参加した」との回答はゼロ、でした。

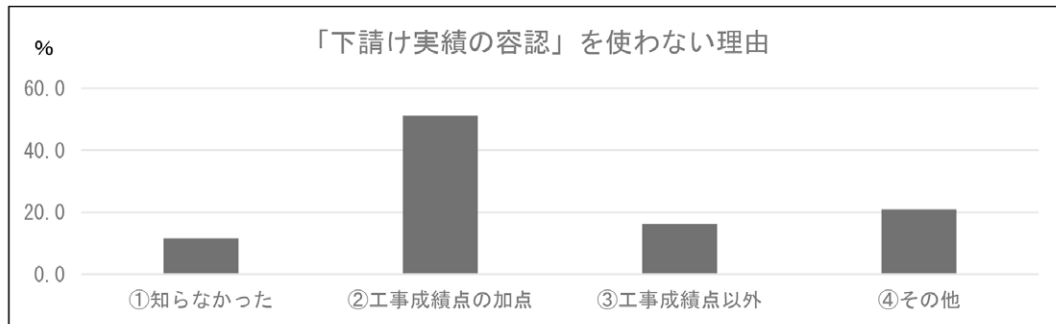
Q1-2. 「下請実績の容認」を使わない理由に関する質問【実態・意見】

Q1-2は前問の関連です。昨年の調査では、何社かの会員から「工事成績評定点がないと勝負にならない」との回答がありました。そのため、使わない理由について伺いました。選択式で回答(回答数:92)。

<分析>

回答(選択肢)は以下の5つとしましたが、「その他」の中に「人員不足」等、制度以外の入札参加できない理由が書かれたものを抜き出し、集計から外しました。

- ④制度の改善にかかわらず本制度を利用する考えはない 【37】 外す
 - ①本制度のあることを知らなかった 【 5】
 - ②工事成績点の加点がなければ、受注できないのは明らか 【22】
 - ③工事成績点以外の理由だが、受注できないのは明らか 【 7】
 - ④その他(⑤を除く) 【 9】
 - ⑤その他のうち「人員不足」、「対象工事がない」 【12】 外す
- ※全回答数から、④⑤を引いた43回答で割合を算出しました。



<考察ほか>

- 下請実績で入札参加意向のある企業の中では、工事成績点の加点が得られないことが、制度を利用しない主な理由であることが確認できました。
- ※「下請実績容認における工事成績点の加点」は、本年度の港湾局長要望としました。
- 元請実績のある企業、下請主体で仕事を行う企業など①に該当する企業が、回答の約4割を占めました。

Q1-3. 「下請実績の容認」工事成績点の加点割合に関する質問【意見】

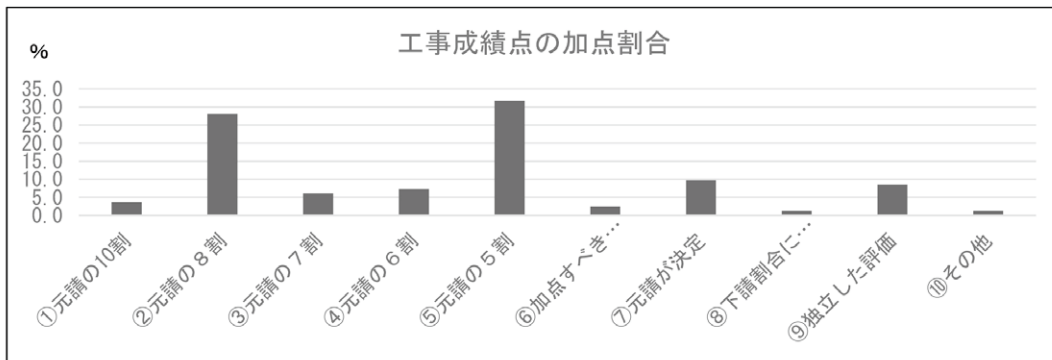
Q1-3は前問の関連です。仮に、工事成績点の加点があれば、どの程度が妥当なのか伺いました。「元請の成績点の何割程度」という答えを主な選択肢にしました。選択式で回答(回答数:82)。

<分析>

回答(選択肢)は、当初、②~⑤の加点の80%~50%、⑦元請に決めてもらう、⑩その他の6つとしましたが、「その他」の中に、「元請と同等」「下請比率とする」「加点なしで良い」「元請の何割でなく独立した評価」という回答が比較的多かったため、これらを回答(選択肢)に加えて分析しました。

- ①元請の成績点と同等 【 3】 追加
- ②元請の成績点の加点の80% 【23】
- ③ // 70% 【 5】
- ④ // 60% 【 6】
- ⑤ // 50% 【26】
- ⑥加点なしで良い 【 2】 追加
- ⑦一律に決めず、元請に決めてもらう 【 8】
- ⑧下請比率とする 【 1】 追加
- ⑨元請の何割でなく独立した評価 【 7】 追加
- ⑩その他 【 1】

※全回答数(82回答)で割合を算出しました。



<考察ほか>

- 元々の選択肢を80～50%にしたので、上限と下限が選ばれ、80%と50%にピークが現れました。
- 回答要領には、「80%超と50%未満はその他に記載を」としたので、「元請と同等」「加点なしで良い」は想定していましたが、少数でした。一方、元請の90%、40%、30%…という意見はありませんでした。
- 「一律に決めない」「独立した評価」に一定数の回答がありました。一口に下請けといっても、多工種で調整案件が多い工事がある一方で、単工種で調整する必要が少ない工事もあり、下請の貢献度は、工事により異なるからと思われます。
- 評価は分かれています、「下請実績の容認」が制度化されたのだから、まずは加点評価を認めていただき、評価を上げていくことが現実的対応と思います。

Q2-1. 「チャレンジ型」への対応に関する質問【実態】

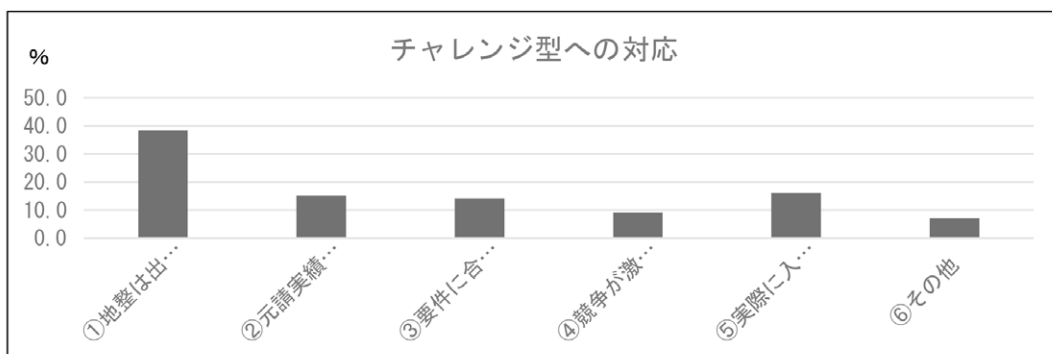
Q2-1では、各地整で「チャレンジ型」を発注してくれているでしょうか？また、会員各社は「チャレンジ型」に入札参加しているか？を伺いました。選択式で回答(回答数:99)

<分析>

回答(選択肢)は、以下の6つとしました。

- ①所属する支部の地整では、「チャレンジ型の工事案件は出していない」と思う 【38】
- ②元請実績があり、チャレンジ型工事まで入札参加する必要がなかった 【15】
- ③入札参加したかったが、要件に合わなくて入札参加できなかった 【14】
- ④入札参加したかったが、件数が少なく競争が激しいので入札参加しなかった 【 9】
- ⑤実際に入札参加した 【16】
- ⑥その他 【 7】

※全回答数(99回答)で割合を算出しました。



<考察ほか>

- ①「地整はチャレンジ型を出していないと思う」という回答が約4割でした。地整単位でゼロということはないと思いますが、事務所(県)単位では出件されていないため、地整はチャレンジ型は出していない、の回答が多かったと思われます。
- ④「競争が厳しいので入札に参加しない」という回答は約1割ありました。
- ①と④の2つで約半分となりました。ニーズに対して出件数が少ないことが覗えます。

<関連事項>

また、実際に入札参加した会員には、件名と受注の成否を記載していただきました。⑤「実際に入札参加した」との回答が16ありましたが、件名は18件記載されていました。2件以上チャレンジ型に入札参加した社があったと思われます。

- | | |
|---------------------|-----|
| ①令和元年度に入札参加し受注できた案件 | 【7】 |
| ② // 受注できなかった案件 | 【7】 |
| ③ // 成否の記載なし | 【1】 |
| ④令和2年度に入札参加し受注できた案件 | 【2】 |
| ⑤ // 受注できなかった案件 | 【1】 |

※令和元年度発注の港湾工事を対象とした質問であるため、件名に年度の記載がないものは元年度案件としました。

Q2-2. 「チャレンジ型」の課題に関する質問【意見】

Q2-2は前問の関連です。制度の改善についての意見を伺いました。なお、改善意見は、「入札過程段階の課題」と「工事実施段階の課題」の2種類に区分しました。記述式で回答。(回答数:33)

<分析>

回答を概観すると、入札過程段階の意見は27の回答がありました。特に多かった意見は、以下のとおりです。

- | | |
|-----------------------------|-----|
| ①そもそも発注件数が少ない | 【6】 |
| ②大手企業の入札参加は制限し、地元企業に限定されるべき | 【3】 |
| ③評価項目に作業船保有業者のインセンティブを残すべき | 【2】 |

一方、工事実施段階の意見は6つと少なく、かつ、記載された回答は工事実施に対する意見ではありませんでした。

<考察ほか>

- 上記の入札過程段階の①～③以外の意見を抜粋して紹介します。
 - ・ 相指名禁止の下で、失注すれば下請けできない、入札はリスクがある。
 - ・ 手持ち工事量により、あれば減点(または、なければ加点)してほしい。
 - ・ チャレンジ型は発注標準を見直して(Bは3.5億円以下程度にすることを提案)、B+A中小の案件を拡大できないか?技術提案する案件に入札参加することで中小企業の技術力アップにもつながる。
 - ・ 各項目の配点比率が大きく、1項目でも欠けると入札参加できない。
 - ・ 実績、表彰の価値がなくなるので、チャレンジ型は20%程度にとどめて欲しい。
 - ・ 浚渫等の単工種であれば、専門者が元請であっても下請であっても、技術力は同じである。元請は大手という風潮が問題。

Q3. 適正でない下請契約・下請代金に関する質問【実態】

Q3は、「不適切な契約」の実態はどうなのか?実態を問う質問です。選択式で回答(回答数:93)。

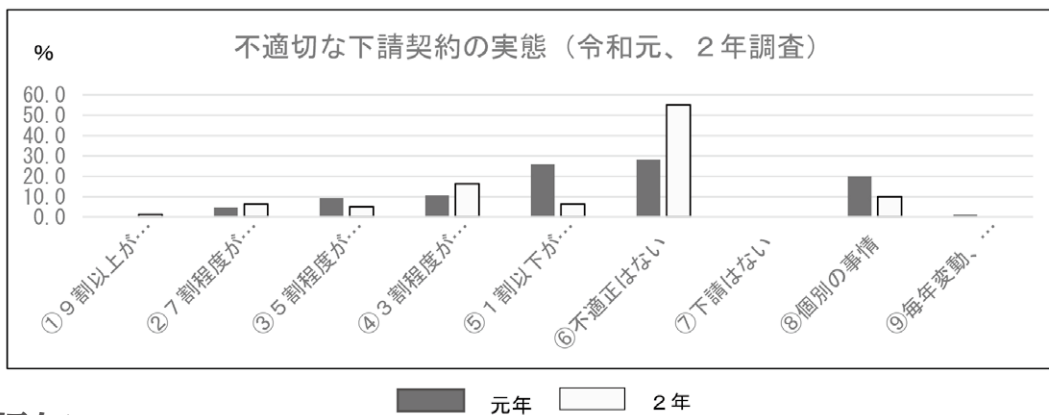
<分析>

回答(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 【 1】
- ②かなり(7割程度)の下請契約が適正でない 【 5】
- ③半分程度(5割程度)の下請契約が適正でない 【 4】
- ④適正でない下請契約は少ない(3割程度) 【13】
- ⑤適正でない下請契約はほとんどない(1割以下) 【 5】
- ⑥適正でない下請契約はない 【44】
- ⑦下請はない 【13】 外す
- ⑧個別の事情があり「適正でない」とは言い難く、分類できない 【 8】
- ⑨年ごとに、状況が大きく変化し一律ではない 【 0】

※全回答数から「下請はない」を引いた80回答で割合を出しました

この質問は昨年度と同じ質問の「定点観測調査」ですので、2年分を併記します。



<考察ほか>

○令和元年調査では対象年度をH28～30の3年間、令和2年調査ではH29～R元としました。「適正でない下請契約はない」という回答が増加したのは嬉しいことですが、元下関係に大きな変化がないのが会員の実感なので、⑤「ほとんどない」から、⑥「ない」に回答がシフトしたものと考えます。

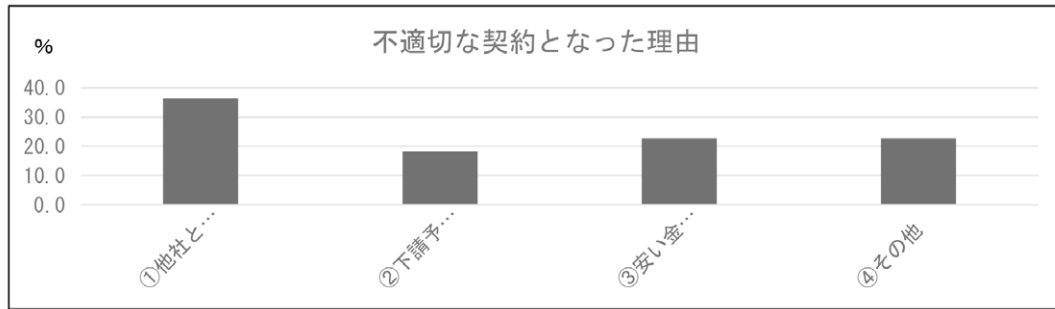
○結果からは、適切でない下請契約が増えている、と見えます。①②でそれぞれ増加していますし、①～④で見ても25→29%に増加しています。一方、⑧「事情があり適正でない」とは言い難い」の回答が大幅に減少しています。元下関係に大きな変化はないのが会員の実感なので、⑧から、①～④に回答がシフト(「不適正」と言い難い)を「不適正」に明確化したものと考えます。

○実態を回答しにくい質問ですが、2年目となり、回答することに理解が得られてきたように思います。

<関連事項>

今年度調査では、①～⑤の「不適切な契約があった」と回答していただいた方に、不適切な契約になってしまった理由をお聞きしました。①～⑤は28回答ですが、理由を記載してくれたのは22回答です。多い回答は以下の3つでした。

- ①他社との競争を示唆された、値下げ圧力 【8】
- ②下請に出せる予算が決まっている、とされた 【4】
- ③発注者と元請の契約額が安いので下請も安く、とされた 【5】
- ④その他 【5】



また、⑧の「個別の事情がある」についての記載でも、「競争原理が働くので安値合戦になっている」「工事が少なかったので安値を承知で稼働を優先した」「仮設が多い工事で、元請が適正金額を見てもらえず、下請契約もそのままになった」等の回答がありました。不適切な契約との境界は微妙です。

特に、「他社との競争」は微妙さを象徴しています。例えば、入札は競争であり正当な行為です。これが、不適切な行為になるには、過程・手続きが問題になると思われます。いずれにしろ、下請の間で不毛なダンピング競争に陥るのは避けるべきです。

また、「費用は上がっているが、昨年と同じ工事なので同じ金額にさせられた」と「供用係数が違っていても、同じ工事内容なら同じ金額にさせられた」は、類似の内容ですが、前者は「不適正な事例」に、後者は「不適正とは言い難い事例」回答されています。

Q4-1.三者連絡会の開催実態に関する質問【実態】

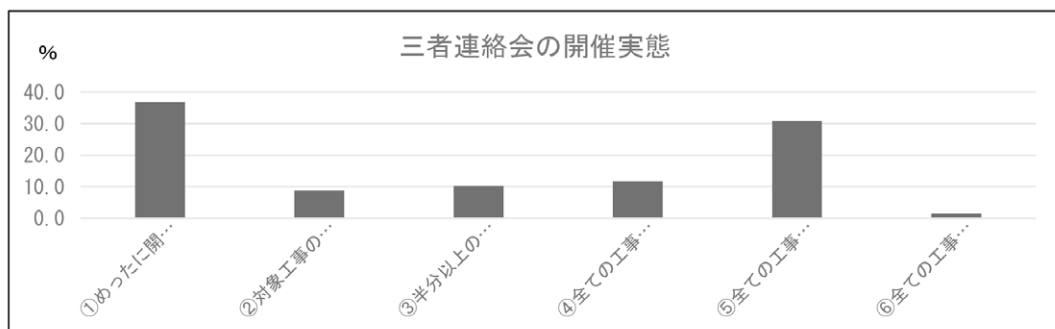
Q4-1では、まず、三者連絡会の開催実態（頻度と運営の良し悪し）について伺いました。選択式で回答（回答数:84）。

<分析>

回答（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催されない 【25】
- ②何件かの工事で開催されている(対象の半分以下) 【 6】
- ③多数の工事で開催されている(対象の半分以上) 【 7】
- ④対象の全てで開催しているが、内容が形式的 【 8】
- ⑤対象の全てで開催され、一定の役割を果たしている 【21】
- ⑥対象の全てで開催され、頻度・内容ともよい 【 1】
- ⑦その他(下請けになっていない、受注していない) 【16】 外す

※全回答数から、⑦を引いた68回答で割合を算出しました。



<考察ほか>

- 「めったに開催されない」が最も多くなっています。「開催されない」は、不適切な対応のように思われますが、Q4-2の質問に対する回答を見ると、会員企業は、多くの工事で、「必要性がないので開催されなくとも不都合に感じていない」ということが推測されます。
- 対象工事の全てで開催されている(④～⑥)、で約44%に達しています。開催頻度は高いものと思われる。しかも、⑤では30%を超えており、内容的にも一定の評価がなされていると思われる。

Q4-2. 三者連絡会の開催要請に関する質問【実態】

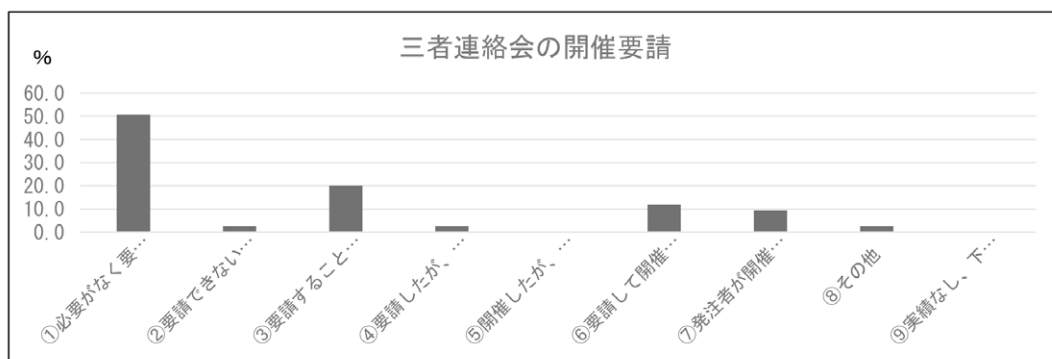
Q4-2は前問の関連です。三者連絡会は、下請の要請でも開催してくれる仕組みです。貴社の要請で開催してくれたか?実態について伺いました。選択式で回答(回答数:84)。

<分析>

回答(選択肢)は、当初、①～⑥と⑧「その他」の7つとしました。「その他」の中に、「発注者が開催してくれる」という回答が7つあり、追加した上で集計しました。また、「実績なし」「下請になっていない」は、集計から外します。

①必要がなく要請しなかった	【38】
②開催して欲しかったが、要請できると思わなかった	【 2】
③わかっていたが、要請することを考えなかった	【15】
④要請したが認めてもらえなかった	【 2】
⑤要請して開催してもらったが、ハードルが高い	【 0】
⑥要請して開催してもらった	【 9】
⑦発注者が開催してくれる	【 7】
⑧その他	【 2】
⑨実績なし、下請になっていない	【 9】 外す

※全回答数から、⑨を引いた75回答で割合を算出しました。



<考察ほか>

- 約半数の工事で、開催を要請すべき課題はありませんでした。
- 「元下関係を考慮すると要請しにくい」と、下請ならではの回答もありました。
- 要請して開催してもらった実績が約1割ありました。「下請からでも開催を要請できる」ことは、会員の皆さんもご存じで、行使している実態もありました。
- なお、⑥「要請して開催してもらった」事例があれば、その概要を記載していただくこととしましたが、記載はありませんでした。

Q4-3. 建設業法令遵守ガイドラインの遵守に関する質問【実態】

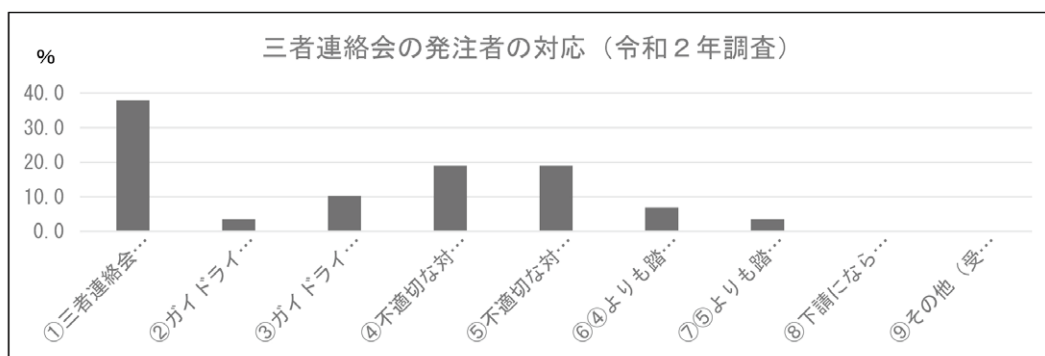
Q4-3は前問との関連です。発注者は三者連絡会で、元請に響く「踏み込んだ対応」をしてくれているでしょうか？実態を問う質問です。選択式で回答(回答数:82)。

<分析>

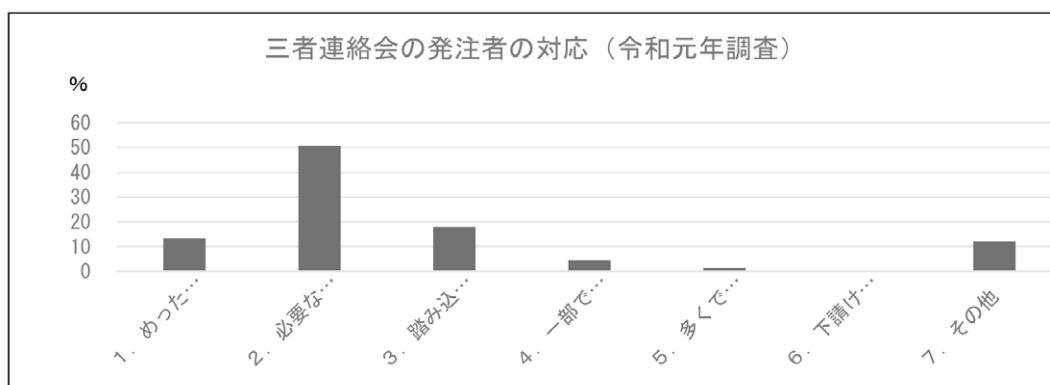
回答(選択肢)は以下の9つとしました。

- ①そもそも三者連絡会は開かれていない 【22】
- ②「ガイドライン」があることだけ説明している 【 2】
- ③ガイドラインの内容を読むだけ 【 6】
- ④数少ないが、不適切対応を牽制するコメントを発してくれる 【11】
- ⑤常に、不適切対応を牽制するコメントを発してくれる 【11】
- ⑥数少ないが、④よりさらに踏み込んだ対応をしてくれる 【 4】
- ⑦常に、⑤よりさらに踏み込んだ対応をしてくれる 【 2】
- ⑧下請になっていない(該当しない) 【22】 外す
- ⑨その他(受注していない) 【 2】 外す

※全回答数から⑧⑨を引いた58回答で割合を出しました



この質問は「定点観測調査」ですが、回答(選択肢)が一致していません。併記はできませんので、昨年度調査の集計結果を次に示します。



<考察ほか>

○昨年の1. 2. が本年の①に該当すると思われます。「そもそも三者連絡会は開かれていない」が最多でしたが、Q4-2の回答及び昨年調査の2. から、「必要がないから開催されない」ものと思われます。

○昨年の4.5.の「不適切な対応をけん制してくれる」から、本年の④～⑦の「牽制してくれる」「踏み込んだ対応をしてきている」が増えています。下請保護に対する発注者の理解が進み、対応がなされてきていることが覗えます。

Q5. 適正でない下請代金・下請契約に関する質問【実態】

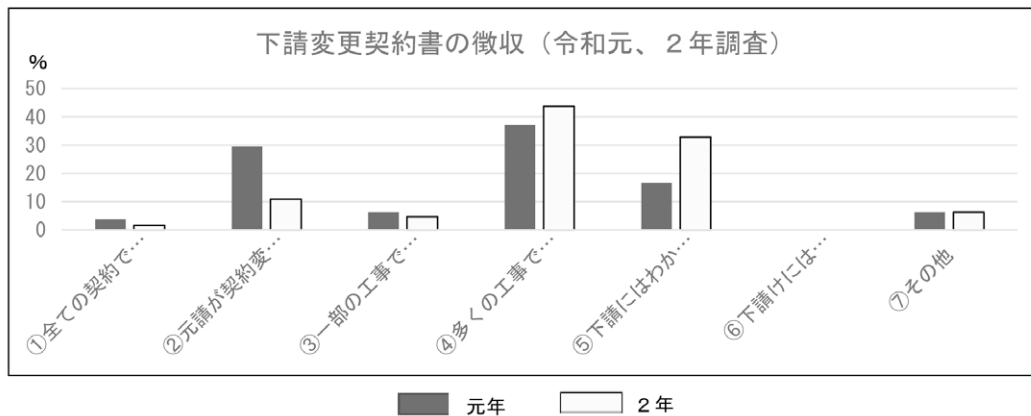
下請契約書を当初だけでなく、変更まで提出することで、不適正な下請契約の是正を期待しています。Q5は、下請変更契約書の提出要請を発注者はしてくれているのか？実態を問う質問です。選択式で回答(回答数:66)。

<分析>

回答(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 | 【 1】 |
| ②国と元請が契約変更した工事では、変更契約書を徴収している | 【 7】 |
| ③一部の工事で、元下間の変更契約書を徴収している | 【 3】 |
| ④多くの工事で、元下間の変更契約書を徴収している | 【28】 |
| ⑤下請けにはわからない | 【21】 |
| ⑥下請けになっていない(該当しない) | 【27】 外す |
| ⑦その他 | 【 6】 |

※全回答数から「下請にはなっていない」を引いた66回答で割合を出しました
この質問は昨年度と同じ質問の「定点観測調査」ですので、2年分を併記します。



<考察ほか>

○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」が増えています。下請変更契約書の徴収が進んでいることが覗えます。

○気になる点としては、⑤「下請けにはわからない」が約3割以上あり、増えています。発注者による下請変更契約書の徴収が進んでいますので、三者連絡会等で発注者に確認してみることが必要と存じます。

<関連事項>

今年度調査は、②～④と回答していただいた方に、発注者が「適正な下請か」を確認してくれた事案の概要をお聞きしましたが、3件で「確認されていると思っている」と推定の回答、1件で「変更数量を変更仕様書で確認した」との回答がありました。

Q6. 会員企業の働き方改革の取組に関する質問【実態】

Q6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:105)。

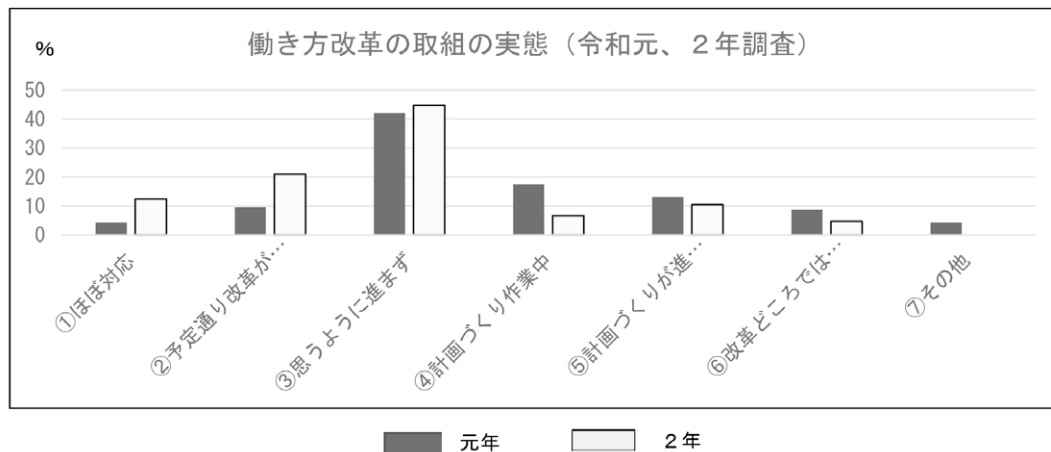
<分析>

回答(選択肢)は以下の7つとしました。

- | | |
|-----------------------------|------|
| ①既に、働き方改革に取組み、ほぼ対応はできている | 【13】 |
| ②既に、働き方改革に取組み、予定通り計画的に進んでいる | 【22】 |
| ③働き方改革に取組んでいるが、思うように進んでいない | 【47】 |
| ④働き方改革に取組みたいと思い、計画づくりを進めている | 【7】 |
| ⑤働き方改革に取組みたいが、計画づくりを進められない | 【11】 |
| ⑥働き方改革どころではない、人的に余裕がない | 【3】 |
| ⑦その他 | 【0】 |

※全回答数(105回答)で割合を出しました

この質問は昨年度と同じ質問の「定点観測調査」ですので、2年分を併記します。



<考察ほか>

- ①「ほぼ対応できている」②「計画通り進んでいる」会員は、大幅に増えて33%になりました。改革が進んでいるものと思われます。
- 最も多い回答が、③の「改革に取り組んでいるが思うように進んでいない」で45%を占めた。1年経ってもやはり取組を進めるのは難しいようです。
- 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ます。

Q7-1. 働き方改革の具体的内容に関する質問【実態】

Q7-1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。選択式で回答(回答数:288)。

※複数回答OK、該当するものすべて記入、としました

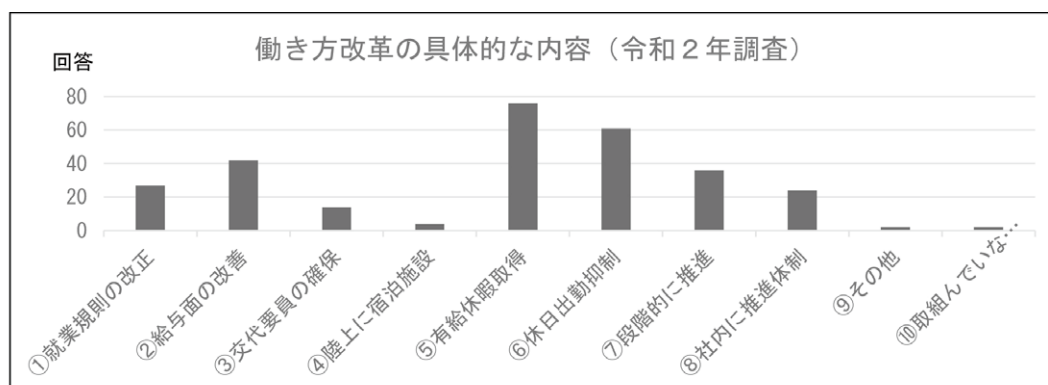
<分析>

回答(選択肢)は、以下の10にしました。

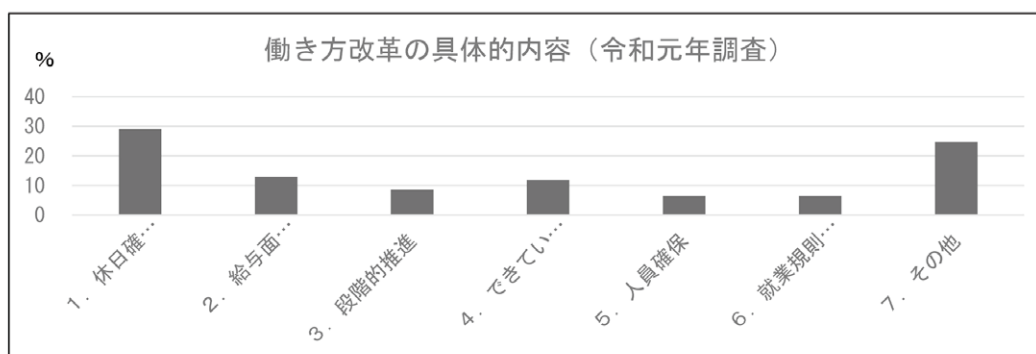
- | | |
|-----------------|------|
| ①就業規則の改正(週休2日制) | 【27】 |
| ②給与面の改善(月給制等) | 【42】 |
| ③休みが取れるよう交代要員確保 | 【14】 |

- ④陸上に宿泊・休憩場所を確保し船中泊を減らす 【 4】
- ⑤有給休暇取得推進(目標設定、見える化など) 【76】
- ⑥残業の抑制、休日出勤の抑制、代休の取得 【61】
- ⑦段階的に推進(まず、4週6休を目指す等) 【36】
- ⑧社内に推進体制を構築 【24】
- ⑨その他 【 2】
- ⑩取り組んでいない、できない 【 2】

※複数回答にしていますので、割合でなく回答数でグラフを作成しています



この質問は昨年は記述式でした。昨年調査の回答を基に今年度調査の回答(選択肢)を作成しましたので、昨年との比較ができます。昨年の分析結果を次に示しますが、複数回答をしていないこと、パーセントで示していること、回答(選択肢)の順番が違っていることにご留意ください。



<考察ほか>

- 最も多かったのは、⑤「有給休暇取得推進(目標設定、見える化など)」で、76社から回答がありました。次いで、⑥「残業の抑制、休日出勤の抑制、代休の取得」で61社から回答がありました。まずは、時間内に仕事を片付け、決められた日を休もう、ということに取り組まれています。
- ②「給与面の改善(月給制等)」の処遇改善策も42社で実施されています。しかし、同様の処遇改善策である④「陸上に宿泊・休憩場所を確保し船中泊を減らす」は4社と少数です。
- 「取り組んでいない」の回答(昨年は、4. できていない)は、大幅に減りました。複数回答とし選択肢を増やしたため、会社として主要な取組は進まなくても、何らかの取組はしていると思われるので、そのことが反映されたと思われます。

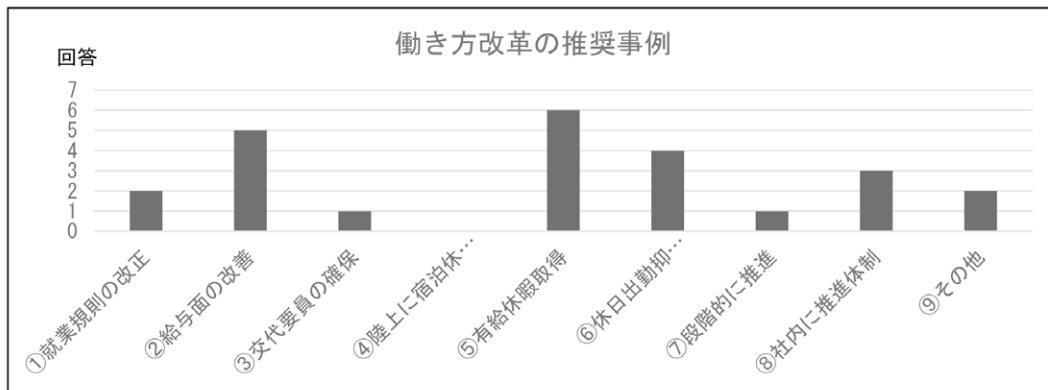
Q7-2. 働き方改革の推奨事例に関する質問【実態】

Q7-2は前問の関連です。取組の中から、ずばり、効果があった推奨事例を記載していただきました。記述式で回答(回答数:24)。

<分析>

前問の回答(選択肢)で分類すると、以下のようになります。

※回答数でグラフを作成しています



<考察ほか>

○いただいた回答を抜粋して紹介します。

- ・社の年間休日を4週7日から完全週休2日に変更、各現場の4週8休もほぼ達成できている。<就業規則>
- ・休日出勤、時間外で稼ぐ考えの意識改革に着手、基本給のベースアップを行った上で、時間外が減っても年収が確保されることを数値で示し、会社の取組を説明した。一定の成果が得られ順調に進んでいる。<給与面>
- ・可能な限り複数人による施工管理体制とすることで、計画的に休みが取れるようにしている。<交代要員>
- ・全作業員の有給休暇取得状況を見える化することで管理しやすくなり、消化の奨励を行うことができた。<休暇取得>
- ・総務の担当が休日確保できていない者をピックアップし、上司に休日確保の要請を行っている<社内の体制>
- ・社長の働き方改革宣言により、休暇が今まで以上に取りやすくなった。<トップの対応:社内の体制>
- ・勤怠管理システムを導入した。2月から一部職員による試行、7月から全社員による試行を行っている。<その他:システムの導入>
- ・土曜日(年間5日間)を会社指定の有給消化日として、有給をとれるよう対応している。<その他:会社の指定休暇日> ※有給休暇5日間取得義務への対応

Q8. 会社の就労実態に関する質問【実態】

Q8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:93)。

<分析>

回答(選択肢)は以下の7つとしました。

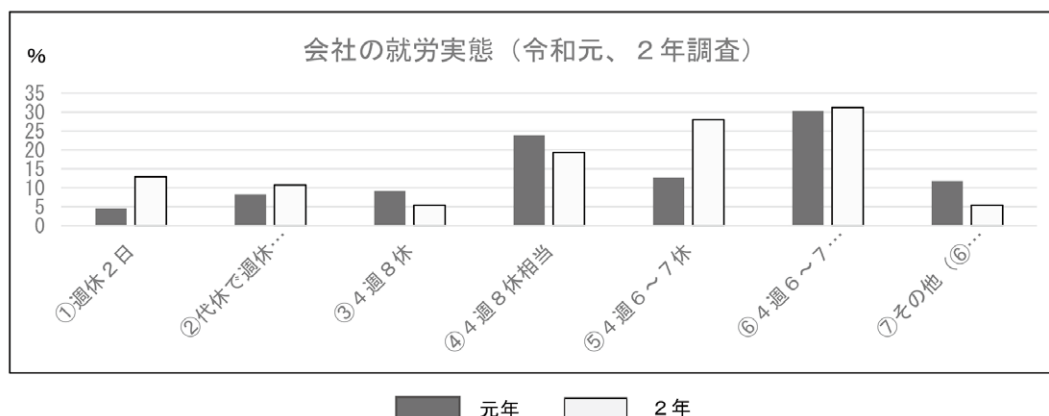
- | | |
|---------------------------|------|
| ①決まった曜日を休む週休2日制で仕事をしている | 【12】 |
| ②代休措置を行えば週休2日制で仕事をしている | 【10】 |
| ③月単位で見れば、4週8休相当の休日である | 【5】 |
| ④年間を通じてみれば、4週8休相当の休日である | 【18】 |
| ⑤月単位で見れば、4週6～7休体制で仕事をしている | 【26】 |

⑥年単位で見れば、4週6～7休体制で仕事をしている 【29】

⑦その他(⑥より休暇が少ない場合を含む) 【5】

※全回答数(93回答)で割合を出しました

この質問は昨年度と同じ質問の「定点観測調査」ですので、2年分を併記します。



<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ありません。昨年度から増加し全体の29%に達しました。

○③「月単位の4週8休」が少ないのが気になります。④の「年間で見れば4週8休相当」が19%あるので、業務の平準化や変形労働制等の工夫で、対応できる可能性が高いと思われます。

○4週6休までならば、⑤と⑥で47%になっています。もう一頑張りです。

※埋立浚渫協会の調査では、港湾の現場は、平均が6.3休/4週とのことです。

○⑦「その他」としていますが、⑥の「4週6休相当」にも満たないということです。約5%まで減少したことは歓迎すべきことです。

Q9-1. 発注時期の改善に関する質問【実態】

Q9-1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:97)。

<分析>

回答(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 【7】

②相当改善が進んで、ほぼ発注時期に問題はなくなった 【25】

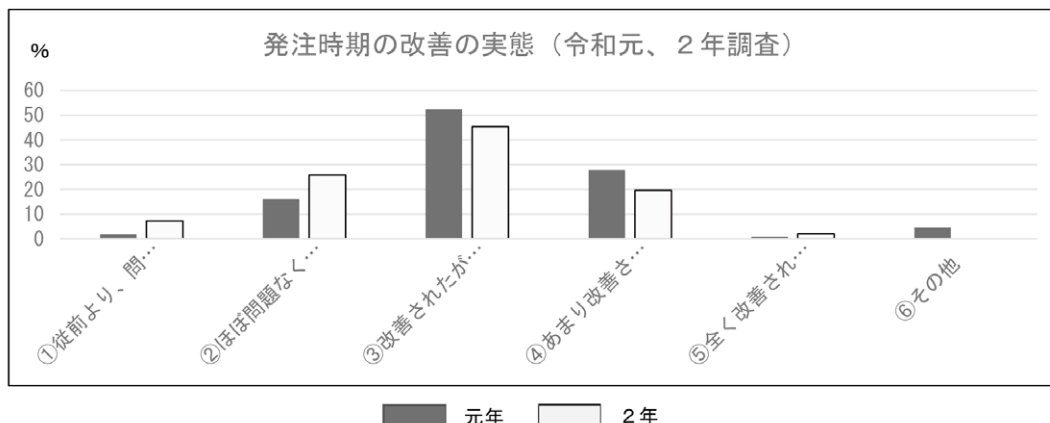
③改善されているが、まだ、十分ではない 【44】

④あまり改善されているとは感じない 【19】

⑤改善されていない 【2】

※全回答数(97回答)で割合を出しました

この質問は昨年度と同じ質問の「定点観測調査」ですので、2年分を併記します。



<考察ほか>

- ②「発注時期に問題がなくなった」との回答が26%あり(しかも増加)、発注時期の改善が進んでいることが覗えます。
- 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65%を占め、更なる改善が望まれていることが覗えます。
- また、適さない時期に発注された工事の事例を挙げてもらったところ、以下の回答がありました。
 - ・ 養殖による指定工期がありギリギリだ。荒天リスクもあり余裕が必要。
 - ・ 寒中にコンクリート工事が出され、施工日数、養生に苦慮。
 - ・ ○○港の2～3月の防波堤据付は、せめて12～1月にならないか。
 - ・ □□港で10月に鋼殻ケーソンの陸揚げ工事があり、台船に乗せたまま台風の通過待ちをしたことがあった。

Q9-2. 工期の満足度に関する質問【実態】

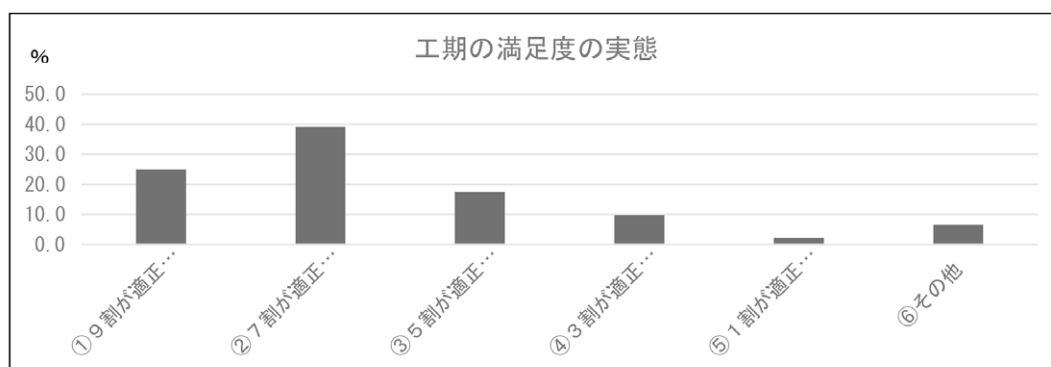
発注時期の適正さは、「工期が十分取れているか?」とも密接に関係します。前問との関連で、工期が足りているか?を併せて伺いました。選択式で回答(回答数:96)

<分析>

回答(選択肢)は、以下の6つとしました。

- ①ほとんどの工事で工期は十分である(適正工期:9割以上) 【23】
- ②だいたいの工事で工期は十分である(適正工期:7割程度) 【36】
- ③半分程度の工事で工期は十分である(適正工期:5割程度) 【16】
- ④だいたいの工事で工期がたりない(適正工期:3割程度) 【 9】
- ⑤ほとんどの工事で工期がたりない(適正工期:1割程度) 【 2】
- ⑥その他 【10】

※全回答数(96回答)で割合を出しました



<考察ほか>

- 最も多い意見が、「7割程度が適正である」で約4割を占めました。
- 少数であるが、ほとんどの工事で工期が足りない、という意見もありました。
- その他の意見では、「設定された工期は、作業を行う点で見れば適正だが、他の要因で厳しくなっている」という回答が多くありました。紹介します。
 - ・ 工期は十分だが、目的物引き渡しなど工期内工期の縛りが厳しい。
 - ・ 工期は十分だが、関連工事等との調整が不十分で厳しくなる。
 - ・ 地域特性、地盤特性の把握不足などで、当初計画通りにできない場合や、利害関係者との調整がつかずに影響を与えることがある。
 - ・ 見切り発車の発注もある。
- 回答者が「適正な工期」とした中にも、同様の問題を含んでいないか？ 懸念されます。

Q10-1. 荒天リスク精算型の運用実態に関する質問【実態】

Q10-1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:102)。

<分析>

選択肢は、以下の6つとしました。

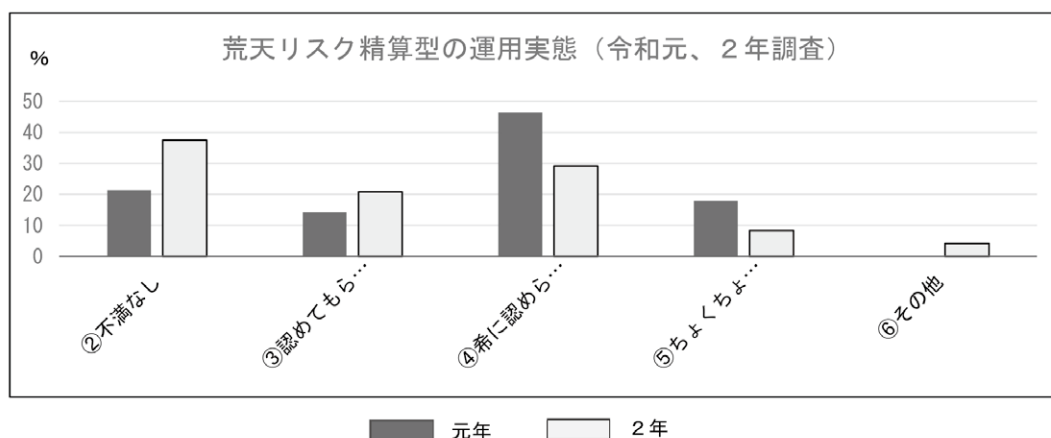
- | | |
|--|---------|
| ①荒天リスク精算型の工事は経験がない | 【75】 外す |
| ②船長など施工者の現場責任者の判断を尊重してくれる、不満なし | 【 9】 |
| ③施工者の判断を認めてもらうため、膨大な資料を整理させられるなど
苦労したことがある(結果的に認められた) | 【 5】 |
| ④施工者の判断を認めてくれないことが希にある | 【 7】 |
| ⑤施工者の判断が認めてもらえない場合がちよくちよくある | 【 2】 |
| ⑥その他 | 【 4】 |

※昨年も同様の質問をしたところ、「その他」が非常に多くあり、記載内容に「経験がない・実績がない・該当なし」が多かったので、今年は「荒天リスク精算型の工事は経験がない」という選択肢を設けました。

※今年度の港湾局長要望でも、「荒天リスク精算型を増やすこと」という項目を入れています。

※全回答数から①を引いた27回答で割合を出しました

この質問は昨年度と同じ質問の「定点観測調査」ですので、2年分を併記します。



＜考察ほか＞

- 最も多い意見が、①「荒天リスク精算型の工事は経験がない」で75%を占め、数値的な裏付けが確認できました。
- 昨年度に比べると、「施工者の判断を尊重してくれる、不満なし」が増加していますが、実績そのものが少ないので、「改善されている」とまでは言えません。
- その他の中に、「船の長さや波の周期(波長)が一致すると船が大きく動揺する」と、波高(数値)だけでは判断が難しい、ことを示唆する意見がありました。

Q10-2. 荒天リスク精算型の改善に関する質問【実態・意見】

Q10-2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:7)。

＜考察ほか＞

- 回答数が7と少ないため、記載された回答と立場を、そのまま示すこととします。
 - ・ 朝、港で荒天中止になった場合、不稼働日としてほしい。(一次下請)
 - ・ 荒天日の振替休日など明確な基準を提示してほしい。
 - ・ 約3倍の工期となっているので赤字が多すぎる。材料費は上がらないので3倍の工期でも請負金額はそれほど上がらない。また、下請業者は、契約時にリスクを含めた見積を持ってくるので、変更時に下請への払が増える。(元請)
 - ・ うねりがあり不稼働日としたが認められなかった。写真は撮影したが分かりにくい、とのこと。うねりの状況については臨場して確認していただきたい。(元請)
 - ・ 大阪湾でも台風を受けるおそれがある場合、大型起重機船は、相生沖(島陰)まで回航し避難します。その場合も、回航費を計上し、不稼働日として精算していただきたい。
 - ・ 当社の船舶(起重機船)は、工事の最初から最後まで携わることがない。工事の最後に発注者から元請に精算の代金が渡っても、下請にまで行き渡るのか甚だ疑問である。最近の週休2日制の精算が下請各社に行き渡るのか、調査する必要があると感じる。(元請)
 - ・ 作業船の回航を土日に行うが、本工事でないので対象外にしてほしい。

あとがき

昨年より、アンケート結果を分析した結果を会報に掲載しています。今年は2年度目ですので、安易ですが「続・海技協の会員は今」と題を付けました。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し、昨年度との比較で変化が実感できると思います。

アンケート調査を通じて、海技協会員の实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2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2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、予算の規模が年々縮小しました。その結果、経営が厳しくなり、作業船の新造などの新規投資ができなくなりました。

一方、平成24年度から予算は安定し、30年度補正予算から防災・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予算は増えました。また、昨年度要望では、中長期計画の公表について前向きな回答をいただきました。この対応に感謝します。しかし、国土強靱化予算は令和2年度で終了の予定です。毎年災害が起こる状況を踏まえれば、防災・減災対策は、引き続き強力に取り組むことが望まれます。

また、地球温暖化対策としての洋上風力の推進やプレキャスト化など海上工事の生産性向上施策が求められています。われわれもこれらの施策に取り組んでまいりたいと存じますので、予算の確保とともに、より一層の海上起重技術の活用をご検討願います。

多くの会員企業は、地域とともに在ります。会員企業が、将来を見通し持続的に活動できますよう、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
- ・ 港湾関係予算の令和3年度の要求額の満額確保
- ・ 補正予算の相当額の確保

- ・偏りすぎず、地域バランスに配慮した予算配分
- ・防災・減災・国土強靱化のための緊急対策の延長
- ・国による国土強靱化地域計画策定の支援
- ・作業船を活用した海上工事の積極的な計画と実施

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. 適正な工期・価格となる制度・運用の改善

(1) 現場条件を反映し適切で利潤の確保が可能となる契約の浸透

昨年、品確法が改正され、関連して、発注関係事務の運用に関する指針も改正されました。その中には発注関係業務に関して、基本的なことがあらためて定められています。その内容を、現場の隅々に浸透させていただきますよう、お願いします。

【要 望】

- ・現場条件を反映した適切な設計図書を作成と見積参考資料の早期提示
(発注段階で施工条件を確定できない場合は、積算上の条件と当該条件が設計変更の対象となる旨の明示)
- ・週休2日に取り組むために必要な経費と適正利潤の計上
- ・契約変更事務の適切な運用の徹底

(2) 低入札価格調査基準の再引き上げ

適正利潤の確保が可能となる予定価格が設定されても、行き過ぎた受注競争の下では適正な額の契約とはなりません。平成31年4月から、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)への引き上げ
- ・低い水準にある一般管理費(0.55)の引き上げ

2. 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、地場の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

作業船を使用しない工事において、作業船の保有に対する加点を認めていただきました。作業船保有が社会貢献であるという協会の主張が認められたものと感謝します。しかし、地場の作業船保有業者は全てが安定的に元請受注できていません。持続的に活動するため、地域の実情を踏まえ入札参加意欲を喚起し、受注につながるような大胆な取組が必要です。

【要 望】

- ・多くの作業船保有業者は地域とともにあり、地域共生の一翼を担っております。地域の実情を踏まえ、作業船保有を重要視し施工実績に囚われすぎない「チャレンジ型」等の、多様な入札、多様な評価項目の検討

(2) Aランク中小企業の元請受注機会の確保

Aランク企業の中でも、作業船及び乗組員を抱え現場で実作業を行うのは中小企業であるのが実態です。しかしながら、Aランク工事の大多数は、実績を重視し大手が得意とするマネジメント力を高く評価する案件が極めて多く、Aランク中小企業は、元請受注でき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ランク中小企業の元請受注機会の確保を要望します。

【要 望】

- ・「Aランク中小企業」の発注件数の増、及び、受注可能性を高める更なる取り組み（チャレンジ型発注件数の増、手持ち工事量を考慮した総合評価の導入等）
- ・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
- ・下請実績に対する「同種工事の工事実績」の加点による工事力の評価、また、その他の要件緩和
- ・地域精進度・貢献度に係わる評価項目の増、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、適確に運用されていません。昨年改正された品確法の理念を浸透させることが求められています。

【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

3. 下請契約・下請価格の適正化

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。

(1)適正化を図るための枠組みの整備

【要 望】

- ・ 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)適正化を図るための発注者の関与の強化

【要 望】

- ・ 「三者連絡会」における「建設業法令遵守ガイドライン」の遵守の指導の徹底
- ・ 元請業者に対する下請変更契約書の提出の要請
- ・ 元請から下請への適正な支払いの確認強化
- ・ 労務単価や損料などの価格改訂の下請契約への反映の確認

Ⅲ. 作業船の保有及び代替建造等に対する支援

作業船は、稼働しない場合でも、作業船の管理費、維持修繕費、さらには、乗組員の給与等を支払う義務があり、稼働率の向上は経営上の重要事項です。一方、新造船の建設は、損料と将来の稼働率を見極めて判断することとなりますが、作業船の建造価格は高価で大きな決断です。

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、以下のことを行っていただけるよう要望します。

【要 望】

- ・ 固定資産税の軽減等の負担の軽減、又は、災害対応(仮称)給付金による補填
- ・ 大規模災害時に被害を被った船舶や重機に対する「中小企業グループ補助金」を活用した支援

2. 作業船代替建造及び改造への支援

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となり資金繰りに苦勞します。昨年度は、作業船の買換等の課税の特例を延長いただき、ありがとうございました。今後とも本制度の継続をお願いします。

また、新船の建造は大きな決断となりますので、資金調達の支援をお願いします。加えて、働き方改革や生産性向上等、世の中の動きを踏まえた改造ニーズも顕在化しており、支援をお願いします。

【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
- ・ ICT化、環境保全、働き方改革等に資する改造に対する補助金等による支援

IV. 海上工事における「働き方改革」「担い手育成・確保」「生産性向上」

ご当局におかれては、「働き方改革」「担い手育成・確保」「生産性向上」の3つを柱に各種施策に取り組まれており、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ます。課題の一つである「適切な時期での発注」については平準化国債等を積極的に取り入れていただいていること、「週休2日によって生じる費用の改善」については船舶損料の算定方法の検討に取り組んでいただいていますことに感謝します。民間企業は、工事を受注して収入を得、作業船を維持・保有、そして、ときには改造をしています。収入の基礎となる船舶損料のアップは、作業船の稼働率を向上させることとともに、海上工事システムを維持する上で、極めて重要ですのでよろしくお願いたします。

一方、近年の気象は厳しさを増しています。猛暑日の増加や台風が大型化し接近から通過までの避難日の増などにより、現場からは「工期が厳しい」との声が聞かれます。また、港湾5職種は週休2日達成時の労務費補正の対象になっていませんが、現状で余裕があるわけではなく、週休2日に取り組むためには更なる増額が必要です。

引き続き、以下の視点で官民協力し海上工事システムを改善し、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要望します。

【要望】

- ・ 適正な工期の確保(猛暑日や台風等予測困難なリスクは契約変更)
- ・ 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たことに感謝します。週休2日に取り組む段階から、課題解決へと進んでいるように観えます。その観点でさらに、以下の改善を要望します。

【要望】

- ・ 荒天リスク精算型は、対象工事の増
- ・ 休日確保評価型は、台風等の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
- ・ 休日確保型試行工事(工期指定)は、急速工事によるコスト増の契約金額への反映

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。

本課題に対しては、検討会を設置し業界団体からも意見聴取されることとなっておりますので、よろしくお願

いたします。

【要 望】

- ・年間の総収入が減少しないよう適正な船舶損料の見直し(引き上げ)

(2)作業船係留場所、避泊水域の確保

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、一昨年、昨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。

本課題に対しては、地整に作業船係留施設に関する検討体制を構築していただけることとなっておりますので、よろしく願いいたします。

【要 望】

- ・十分な容量を有し、担い手確保等にも対応して、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
- ・荒天時に避泊できる水域の確保を図ること

2. 要望日時・出席者

日時：令和2年11月12日(木) 16:10～17:00

場所：国土交通省 8階 特別会議室

●国土交通省港湾局

高田港湾局長、杉中技術企画課長、内藤建設企画室長、青島課長補佐、菊池総務課調整官

●(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)
〃 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)
〃 北陸副支部長	渡邊 孝 (株谷村建設 取締役副会長)
〃 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) 取締役会長)
〃 九州支部長	近藤 観司 (株近藤海事 代表)
〃 沖縄支部長	名嘉 康悟 (株屋部土建 代表取締役副社長)
〃 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

高田港湾局長から、冒頭、「災害が日常化している。熊本の豪雨被害では、流木の回収に作業船を出してもらった」と協会に対して謝辞がありました。そして、「こうした対応をしていただけるのも、官民の信頼関係が構築され、工事量の確保がなされているため」と続けられ、最後に、「今日は、皆さんの要望をお聞きする。問題点を掘り下げ課題を解決していきたい」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、書面でいただき、杉中技術企画課長から説明がありました。要望内容ごとに、杉中課長の説明を加味した回答の要旨を記します。

①港湾関係事業の中長期見通しの提示

- 中長期の見通しを示していく。

②安定的な予算の確保

- 令和3年度予算においても、港湾整備事業の増額に向け努力する。
- 強靱化3カ年緊急対策後も、国土強靱化の更なる加速化・深化を図る。
- 補正予算、そして、防災・減災・強靱化予算を確保していきたい。

③適正な工期・価格となる制度・運用の改善

- 受発注者が総合的に確認調整する場として品質確保調整会議を設けた。受発注者間で意思疎通が図られるものと期待している。
- 契約変更については、ガイドラインを改訂した。引き続き、充実させていく。
- 低入札価格調査基準は、国土交通省全体で取り組んでいく。

④作業船保有業者が元請受注できる機会の確保

- 「チャレンジ型」等のような多様な入札、多様な評価項目については、必要な技術力、地域の実情などを踏まえ、貴協会と意見交換しながら検討する。
- Aランク中小についても「チャレンジ型」の拡大等に取り組む。
- 中小(BC)への発注は、前年度を上回るよう地方整備局を指導する。
- 下請実績への加点評価は、貴協会と意見交換しながら検討する。
- 地域精通度評価は、具体的なニーズについて、意見交換したい。
- 地方公共団体の積算基準の適格な運用は、港湾事業実施円滑化会議で周知する。

⑤下請契約・下請価格の適正化

- 下請にも適正な額が支払われるべき。
- 変更契約書の確認の義務化や元請けから下請への支払いの確認、労務単価・損料等の価格改定後の下請価格への確認など、確認する内容は意見交換していきたい。

⑥作業船の保有上での負担軽減

- 作業船保有の負担軽減は、税制以外の支援も含め検討する。
- 中小企業グループ補助金については、勉強していきたい。
- 作業船の買換等に係る圧縮記帳の特例については、積極的に活用されたい。

⑦海上工事システムの改善

- 適正な工期設定について、品質確保調整会議において受発注者間で協議することとしており、本制度を活用していきたい。
- 週休2日によって生じる費用の改善については、実態把握に努めており、貴協会と意見交換していきたい。

⑧「働き方改革」に関する当局の取組に対する要望

- 荒天リスク精算型は、積極的に活用するよう、地方整備局を指導していく。
- 休日確保評価型(工期指定型)については、急速工事によるコスト増になった具体例があればお示し願いたい。

⑨働き方改革を推進するための協働

- 船舶損料については、実態調査を踏まえ決定しており、調査への積極的な協力をお願いしたい
- 作業船係留施設の問題は、各港にそれぞれの事情があり、国、港湾管理者、関係団体との間で検討を始めたところ。具体的な対応策を出して解決していきたい。

3. 港湾局との意見交換 (●:海技協、○:港湾局)

各支部長から支部の抱えている課題等について、発言していただきました。

(Aランク中小への発注の増)

- 近畿はAランク中小企業の会員が多いが、A中小向けの発注量が少ない。他の支部並みのシェアをお願いしたい。他の支部とは事情が違う。
- 地方整備局ごとに事情が違うので、ご理解頂きたい。

(作業船係留施設の確保)

- 地方整備局の呼びかけで協議がはじまったが、全ての作業船の置き場は確保できていない。
- 一昨年台風で作業船(錨泊土運船)が走錨し橋にぶつかった。そのため、従来の場所に作業船を錨泊することに港湾管理者が慎重になっている。現在、対応を協議しているところである。
- 作業船の係留場所を確保することが港湾局の方針である。港湾管理者にも浸透させていく。
- 近畿は、大型作業船の多いところだが、基地港不足に悩まされている。

(中小企業グループ補助金)

- 作業船や重機の災害問題は、積年の課題だったが初めて文章化できた。要望内容は申し上げたとおりで、港湾局には支援をお願いしたい。

(避難港の整備・安心して係留できる場所の確保)

- 台風時にも港内で停泊できることが基本である。作業船が安全なところに係留できるよう、整備を促進して欲しい。
- 検討会を設けて取り組む考えである。

(海上工事の生産性の向上)

- 海の工事は海象条件が作業船の稼働に大きく関わる。海上工事の最大の生産性向上は、発注時期、工期の適正化を徹底的に行うことである。
- 工期に関する基準が中建審から出された。海の工事は特有であることから、港湾局で補完すべき内容を検討会を設けて検討する予定であり、協力をお願いする。
- 外国人労働者の受入が始まるが、弊社の海外での例として、3か月集中して仕事をした後1か月の帰国休暇を与えることで円滑に運営されている。

(作業船損料アップと効果の下請への波及)

- 作業船損料の改訂が進められているので期待している。また、その効果が下請企業にも波及するようにしていただきたい。
- 下請企業への波及の確認については、意見交換させていただく。

(ICT機器の損料計上方法の方法・機器を扱う作業員の費用)

- ICT機器の更新のスピードが速いので、適正な損料を見てほしい。また、機器を扱う作業員が必要なのでその費用を見てほしい。
- 損料等の検討に対しご協力をお願いします。

(損料・稼働率アップの重要性)

- 作業船は、新造でも改造でもお金がかかる。借りたお金は返さないといけないが、返済は、損料(単価)と稼働状況(数量)で決まる。この2つは重要。
- 稼働していなくてもお金がかかるので、稼働率の向上は大きな問題。
- 新造船用の単価を設定する案については賛成。新船建造の後押しになると思う。

4. 高田港湾局長のまとめ

最後に、高田港湾局長より、「作業船については、掘り下げて検討すべきことがまだまだたくさんあるように感じた。」との見解が示され、前例に囚われず、時代の変化に乗れるような課題の捉え方をし、解決を図っていきたい、とまとめていただいた。

5. 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(例年、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、近畿の6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の一員として意見交換会を開催しており、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。

6. その他

12月21日に、令和3年度予算案が閣議決定されました。令和3年度予算案は、241,181百万円(国費:同じベースでの対前年度比1.00)となりました。また、12月15日には、「防災・減災・国土強靱化のための5か年加速化計画」を含む令和2年度補正予算案も決定され、港湾関係は96,326百万円(国費)が計上されています。

補正予算を含め来年度の港湾関係予算は、高い水準で安定を保っています。

末筆となりましたが、港湾予算の確保のため、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2年度 「登録海上起重基幹技能者」 講習試験結果

令和2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27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2年度の合格者は89人で、平成20年度からの合格者は1,607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15日(木)～16日(金)	31人	28人
大阪会場(大阪市西区)大阪科学技術センター	10月29日(木)～30日(金)	62人	61人
計		93人	89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	阿部講師
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 原価管理 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 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



大阪会場

表-3 令和2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	安宅 雅俊	31	佐野 進一	61	東 康宏
2	荒井 和也	32	塩川 肇	62	樋口 和宏
3	有村 伸也	33	下田 修司	63	樋口 友也
4	池田 学	34	下山 真澄	64	平田 雪夫
5	石倉 貴志	35	白倉 希典	65	廣瀬 章
6	泉 満治	36	鈴木 智博	66	福岡 進一
7	伊勢田 康夫	37	平 匡史	67	福村 真人
8	磯口 忠也	38	高尾 清人	68	舟木 司
9	乾 浩記	39	高田 禎典	69	古川 朋也
10	今井 隆	40	高橋 裕明	70	細井 清幸
11	岩本 省吾	41	高橋 大	71	松浦 隆方
12	梅川 孝幸	42	高橋 勇樹	72	松浦 弘幸
13	梅林 栄	43	瀧本 典男	73	松岡 章彦
14	大竹 孝司	44	武崎 雄一	74	松成 智和
15	大場 亮介	45	武政 雄二	75	松橋 昭彦
16	大森 裕次郎	46	田中 克浩	76	宮崎 要市
17	小川 知也	47	田中 茂	77	村本 祐二
18	奥田 強	48	田中 義徳	78	元土肥 勉
19	小熊 裕幹	49	谷川 大介	79	森口 浩治
20	澳本 佳佑	50	谷本 圭治	80	森山 周太郎
21	小野 浩司	51	富田 幸治	81	山岡 幹弘
22	加藤 芳行	52	中崎 幸太	82	山口 勝彦
23	鎌谷 昌敏	53	長島 住成	83	山崎 貴史
24	神野 一三	54	永野 亮一	84	袖洞 和政
25	神野 善則	55	奈良 章光	85	吉田 信行
26	川上 登	56	二敷 政男	86	吉本 桂
27	川野 正司	57	橋本 真一	87	寄川 巨博
28	川部 一博	58	橋本 康史	88	力久 浩一郎
29	神田 和信	59	橋本 祐也	89	和田 智博
30	古坐 安人	60	濱田 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 会員別	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	合計
正会員	111	131	67	69	32	59	106	65	60	64	48	47	47	906
賛助会員	0	3	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	5
非会員	95	46	45	34	14	39	79	80	62	57	47	56	42	696
合計	206	180	112	103	46	98	186	145	122	121	95	104	89	1,607

令和2年度 「海上起重作業管理技士」 講習試験結果

令和2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27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2年度の合格者は90人で、平成3年度からの合格者は5,795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1日(木)	35人	35人
大阪会場(大阪市西区)大阪科学技術センター	10月9日(金)	56人	55人
計		91人	90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2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	栗飯原 秀樹	31	坂井 峻	61	西崎 崇樹
2	青木 諒	32	坂井 秀成	62	萩原 藤夫
3	秋保 定洋	33	佐藤 大介	63	元 龍之介
4	秋庭 勝	34	佐藤 雄一	64	濱口 鯨太
5	阿部 裕介	35	塩月 信行	65	東島 朗
6	泉 貴博	36	設楽 達也	66	平野 喜好
7	板垣 尚登	37	柴田 辰也	67	廣瀬 孝太郎
8	大石 八郎	38	渋谷 隆司	68	福田 剛三
9	大江 政善	39	嶋崎 高志	69	古山 康平
10	大久保 克哉	40	杉崎 修治	70	堀 悦章
11	大城 健太郎	41	杉山 基治	71	松浦 尚人
12	奥谷 展	42	園田 鉄也	72	松岡 晴樹
13	角田 勝	43	田上 博隆	73	松長 貴宏
14	柏木 宏幸	44	高岡 雄二	74	松本 卓
15	門脇 良蔵	45	高木 康夫	75	松本 諒
16	金田 大地	46	高瀬 博	76	三崎 稔
17	鎌倉 健太	47	高鳥 伸也	77	南屋敷 尚信
18	上久保 誠樹	48	竹村 文雄	78	元土肥 錦弥
19	川口 敏	49	龍石 秀幸	79	百枝 高利
20	河口 龍夫	50	田中 光浩	80	森 大介
21	川浪 恵一	51	谷田 和久	81	森 司
22	神田 知季	52	田上 正行	82	諸富 友一
23	日下 文博	53	玉谷 真一	83	安田 直樹
24	櫛川 慶太	54	月野 吉広	84	柳町 守
25	國俊 裕次郎	55	辻原 真吾	85	山内 喜代志
26	古謝 成治	56	續石 剛也	86	山口 雅之
27	小林 知紀	57	中島 英人	87	山本 雄史
28	小松 誠	58	仲野 翔喜	88	横井 富士男
29	近藤 和也	59	中原 浩司	89	寄川 剛
30	齋藤 友和	60	中村 竜生	90	和平 大地

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 会員別	1991～ 2000	2001～ 2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	合計
正会員	1,513	814	58	48	48	69	63	68	67	38	55	46	2,887
賛助会員	80	11	0	1	0	1	1	0	1	0	0	0	95
非会員	1,409	838	58	46	58	74	76	46	61	50	53	44	2,813
合計	3,002	1,663	116	95	106	144	140	114	129	88	108	90	5,795

令和2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、東京、神戸、福岡及び札幌の各会場において、令和2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158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
基幹技能一般知識に関する講習	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

講 義 実 施 日	講 義 1	講 義 2	講 義 3	備 考
東京会場 9月11日(金)	赤嶋講師	佐藤講師	澤木講師 川田講師	
神戸会場 9月18日(金)	赤嶋講師	望月講師	長池講師 清水講師	
福岡会場 9月25日(金)	赤嶋講師	工藤講師	岡野講師 古賀講師	
札幌会場 11月6日(金)	赤嶋講師	岡田講師	大野講師 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114人が資格者証を更新しました。

Be a Challenger

～男女関係なく自分の頭で考えられる人材を育成
個人の成長が企業・地域の成長につながる～

石川県 加賀建設株式会社 代表取締役社長 鶴山 雄一



● 私たちが目指す社会の姿のために

私たちは地域の要として住民の生活満足度を向上させるような未来を創る役割と、住民の安心安全な生活を支え守る役割を私たちの責務として果たしてまいりました。人口減少、担い手不足など建設業を取り巻く社会情勢は依然として厳しいものがあります。だからこそ「建設業はこんなもの。だから仕方がない」という先入観・固定概念を打ち破っていく必要があります。「自分の頭で考え、行動できる人」が集まり、生き生きと活動できる建設業でありたい。そのための働き方改革であり、働く人の環境づくりです。当社では、完全週休2日制、祝日・GW・お盆・年末年始休み、産休・育児休暇、社員研修旅行など様々な処遇改善・福利厚生充実、他に先んじて取り組んでいると自負しておりますが、すべては「私たちが目指す社会の姿」を実現するためのものと位置付けています。

● 完全週休2日制の導入

まずは、官民挙げて取り組まれている「週休2日制」について、当社の取り組みをご紹介します。

- ・(導入) 2017年度4月までは4週6休、年間休日100日間と設定していたが、以降の2017年度より4週8休の年間休日120日間と設定。
- ・(目的) 他業種と比べ建設業は休みが少ない。将来的な若者の入職や既存社員の職場定着のためスタートさせた。
- ・(課題) 休みが増えたからといって、仕事量が減るわけではない。如何に生産性を向上させるかが大きな課題であった。
- ・(解決) 週休2日制導入に先立ち、社員全員に各自が時間的負担となっている業務をリストアップし、改善提案と併せ社内で発表する機会を設け、課題を「可視化」して改善策を検討。
- ・(改善1) 可視化した課題で見えたことは、社内書類作成に付随する業務が負担であるとのことであった。そのためグループウェアを変更・高度化させ、作成書類の簡素化、データベース化を加速化させた。
- ・(改善2) 工事発注後に立案する計画工程を日割りにして工程の細分化を行った。
- ・(効果) 仕事と自分の生活とにメリハリをつけられるようになったことから、町内会・PTAなどの地域活動に参加する社員が増加。
- ・(協力) 天候に大きく左右される業種のため、行政、民間企業の発注者の方々のご協力があったからこそ実現できましたこと、心より感謝申し上げたいと存じます。

● 本当に建設会社? 女性が活躍できる職場を目指して

当社は、「働き手が減っていく中、女性活躍に取り組まない企業は必ず淘汰される」と考えています。当社の特徴ともいふべき「女性活躍」について、次にご説明させていただきます。

(行動1) 「女性活躍中。未経験からでも始められる」採用

- ・当社の女性比率は約50%。(2020年現在: 飲食業部門含む 建設建築部門の女性社員5名) 2020年度も、いわゆる専門専攻外の女性を技術者として採用。建設現場でOJTを通じて育成。

- ・現場代理人も経験し1級土木施工管理技士資格を持つ女性技術者をロールモデル（お手本）として育成。

(行動2) 業界の垣根を越えて連携

(2016年 金沢イクボス企業同盟 加盟)

- ・働き方改革を進める企業と企業とが、積極的に職場環境向上のための情報共有とノウハウの相互提供する「金沢イクボス企業同盟」発起人の1企業として参画。

(行動3) 社内就労環境を充実

- ・(勤務体系) 完全週休2日制、祝日・GW・お盆・年末年始休み、有給休暇
- ・(福利厚生) 産休・育児休暇、学校行事休暇(子供の授業参観にも行ける)、国内外社員旅行(マカオ、台湾、広島、ベトナム、USJ、仙台、東京、鎌倉他)
- ・(技能向上) 資格取得・保持費用の会社負担、各種研修

(行動4) 積極的に企業認証を受ける

- ・2019年「えるぼし」認定(県内建設業では唯一の認定企業)
※えるぼし:女性活躍推進の取組が優良な企業として、厚生労働大臣が認定
- ・2020年「くるみん」認定(県内建設業では2番目)

現在プラチナくるみんに向け取組中

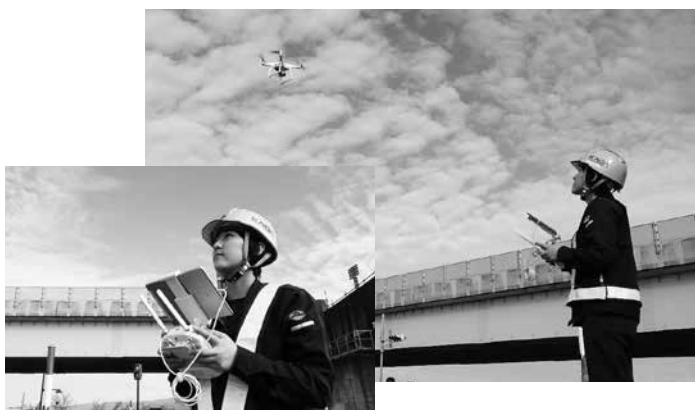
※くるみん プラチナくるみん:「子育てサポート企業」として、厚生労働大臣が認定。
高い水準の取組みを行っている「くるみん」認定企業を「プラチナくるみん」として認定。



えるぼしマーク



くるみんマーク



活躍する女性技術者(ドローン操作)



活躍する女性技術者(現場代理人、担当技術者ともに女性)

● 挑戦者であってほしい

私は、縁あって昨年1年間、金沢青年会議所の理事長を務めさせていただき、日本を強くするために次世代と一緒に地方から社会課題を解決する必要性を感じました。現在、先行きの不透明さは否めませんが、これをブレイクスルーするのは、やはり人だと思えます。厳しい時代に立ち向かう挑戦者。建設業界を担う企業・人それぞれも、そうあってほしいと願っています。

新造船 浚渫船兼起重機船「葵5号」の建造

～ 船齢40年をめざして～

 高砂建設株式会社

機材管理部 次長 宮崎 一

1. はじめに

弊社は昭和30年11月に四日市海事工業所として四日市に誕生し、昭和39年に高砂建設株式会社と社名を変更し現在に至ります。

自社及びグループ会社では27m級浚渫船、13m級浚渫船、アンローダ船、4m³125t吊起重機船兼ガットバージ、4m³65t吊ガットバージなどを所有しておりますが、今回は4m³65t吊ガットバージ「葵3号」の老朽化に伴い、その代替船として「葵5号」の建造を計画いたしました。

弊社では19年ぶりの大型船の建造であり、私は建造責任者として、温めていたアイ

ディアを具現化させる機会を得た喜びと、社運を賭けたビッグプロジェクトに関わることができた喜び、そして緊張感をもって「船齢40年」をめざした妥協のない船造りを行いました。

2. 計 画

今回引退する葵3号は主に漁港等の浚渫を行ってきた船で、新造船葵5号は3号の代替という位置づけ上、その現場を引き継ぐことが条件です。その中にはとても狭い港もあるため船幅の制限があり、一番狭い箇所では本船が稼働することを想定して、最大幅は16mとなりました。その船幅の船体に搭載可能なクレーンは4立米クラスとなり、クレーンの形式は船長の希望とサイクルタイムの両面からガットクレーンであるSKK403GDA—Hを搭載する事に決定し、第3ドラムを搭載し100t吊り起重機船の機能も付加する事としました。

また施工精度の向上や作業員の負担軽減の為、最新の施工管理システムを搭載することとしました。(写真1)



写真1 施工管理システム

3. 建 造

建造は、過去に自航式起重機船等の建造実績を持つ、熊本県八代市の熊本ドック株式会社様にお願いしました。狭い港内での取り回し用にバウスラスタとしてポンプジェットスラスタ装着を検討していたところ、問題となったのが本船の担当する現場には干潮時に着底する箇所があるということです。「着底させるとスラスタを損傷させてしまうリスクがあるが、着底させないと仕事が出来ない。」この相反する条件をクリアしてくれたのが造船所の特許であるトンネル式船型です。(有)善徳丸建設様共同特許)

トンネル式船型とは言わば双胴船の様な船型で、船首から船尾にかけて設けられたトンネル状のミゾが船尾に位置する押船に効率的に水流を導くことによって、船速を延ばす船型です。

この船型であると、ポンプジェット装着部がベースラインより300ミリ程度オフセットされるので着底作業時でもポンプジェットスラスタを損傷するリスクが低減されます。

船速は弊社押船「とき(19GT型押船1100馬力×2)」による押航で8Kt(軽荷状態)をマークしました。同サイズの通常船型の作業船をこの「とき」にて押航した場合の船速が5~6Ktであることを考えると、この船型の効果は非常に顕著であるといえます。

船速の向上は直接燃費の向上につながり、またCO₂やNO_x排出量の低減等、環境保護の観点からも好ましいものとなっております。(写真2)



写真2 ポンプジェットスラスタ

4. 船体構造及び特徴

カーゴホールド： カーゴホールド内側壁及びホールド横デッキ、コーミングトップに25ミリ鋼板を使用。ホールド底面には28ミリハイテン鋼を使用し、石材の積載を可能にするとともに耐摩耗性を確保しています。

ビルジウエル： カーゴホールドの底が喫水線より下に位置する本船においてホールド内排水の為にビルジウエルが必要となりますが、これまでの経験上、本セクションの腐食は免れません。その為本船では腐蝕対策としてビルジウエル内を全てステンレス張りとし、強度部材は全てステンレス製としました。

船体寿命延長化： 錆の発生しやすい箇所、手入れのできない箇所を洗い出し、該当箇所に水や土砂が溜まらない様対策すると共にその部分をステンレスに置き換えるか亜鉛めっきとする事により、腐蝕しない様留意しました。材料費やめっき賃等初期費用は大きくなりますが、10~20年後に発生するであろう修理のコストとそれまでのメンテナンス費を考えると結果的にコストダウンに貢献できると考えます。

上部構造物： 本船は構造上居住区の大部分が高床式となっております。この様に床下が空間となっているものは冬場の寒さが問題となるので、本船は居住区の床下を太鼓張りにし、内部に断熱材を入れることによって断熱性能向上とメンテナンス性向上の両立を図りました。

船 員 室： 弊社、従来の船員室と比べ1.4倍程度の8.45㎡の床面積を確保。ソファとテーブルの配置を可能とし、長い船内生活を少しでも快適に過ごせるよう居住性を向上させました。また衛星放送受信装置や船内WiFiも装備しています。(写真3)



写真3 船員室

入浴設備使用中ランプ：風呂場とシャワー室の使用状況を表示するランプを船員室の通路に設け、船員室から顔を出すだけで入浴施設の使用状況がわかるようにしました。構造は簡単で、浴室及びシャワー室の照明に表示灯のランプの配線を繋いだだけです。出張時に新幹線のトイレ表示灯を見て考案しました。(写真4)



写真4 入浴施設使用ランプ

非常用油圧ポンプ：メイン油圧ポンプの故障時や主発電機の故障時に補発電機でも運転できる非常用油圧ポンプを搭載しており、荒天時にスパッド引抜不能というような故障の発生を防止しております。

漏油対策：漏油対策として、給油口やFOタンクのアエア抜き周りには漏油堤を設けることを求められますが、雨水等が溜まり当該箇所の腐食が問題となっていました。

本船は給油関係の装備をまとめた給油区画を設け、その中に給油口、ボートへの給油ホース、FOタンクのアエア抜きを集約し、扉部のコーミングを高くすることにより漏油堤を廃止しました。(写真5)

また給油関係でのヒューマンエラーとして挙げられるのがバルブの切替ミス+自動起動による漏油事故です。本船は給油ポンプを2台搭載し、自動で発停するポンプ(発電機サービスタンク用ポンプ)と手で発停するポンプ(クレーン&スラストサービスタンク給油用ポンプ)とに分けることによりヒューマンエラーによる漏油事故の発生を未然に防ぐことができます。

作動油は、万が一海に流出したとしても微生物によって分解される「生分解性作動油エネオス ハイランドジネンTX」を使用しています。



写真5 給油区画

省力化：一人のオペレータによって4基のウインチ及び2基のスパッドを遠隔操作できる無線操縦装置を装備し、本船上どこからでもそれらの機器を操作できます。

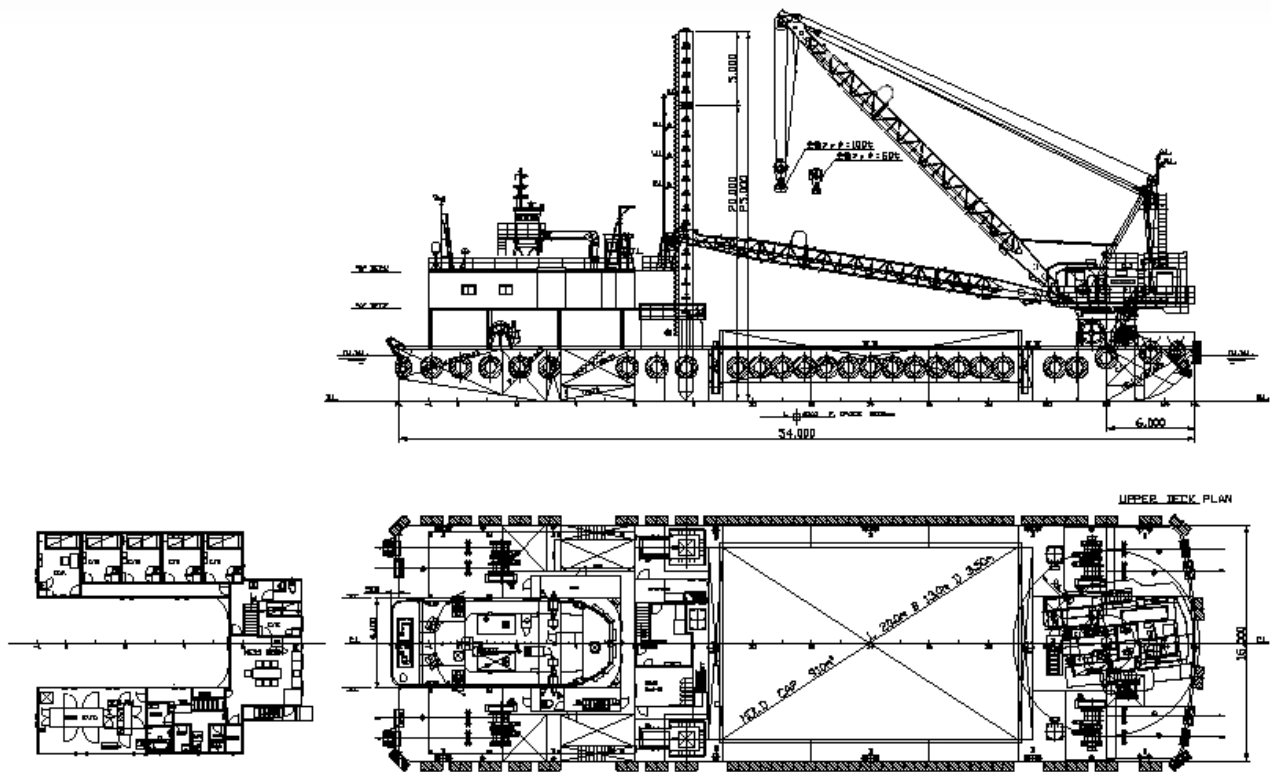
また、その際ウインチ類の稼働状況や機器周辺に人がいないかを映像で確認できるタブレット端末も装備しています。(写真6)



写真6 監視カメラ用タブレットとワイヤレス操船装置



清水タンク：船尾タンク容量31KLx2+船首タンク45KLx1を備え、それらをシフトポンプで移動させることにより船体のトリムを調整できます。トリム調整の理由ですが、本船は現場によって干潮時に着底させる事があり、その際は潮汐によって着底・浮揚させるのですが、その時全体的に均等に着底させないと船底を損傷させる可能性があるからです。また本船のバラスタンク(88KLx2)は全て清水タンクとして使用できる塗装となっており、万が一、大規模災害発生の際には被災地に資材や支援物資とともに飲料水も届けることが可能です。



葵5号 主要緒元

船体寸法:L=54.0m B=16m D=3.5m d=1.2m

カーゴホールド:20m×13m×3.5m 910m³ 最大積載重量1300t 積載物品:砕石、砂、ブロック、浚渫土砂、液体等
搭載クレーン SKK-403GDA-H

吊り能力:100t吊り 直巻き能力:18t

ブーム長:標準27m 最長36m

バケット:ラッチアームバケット=4m³・9.7t オレンジバケット=3m³・12t (基準局検査受検済)

エンジン:キャタピラーC18 出力522Kw (710PS) 1800rpm (IMO2次規制適合機関)

バウスラスト:ショットル ポンプジェット SPJ57N 推力:2t

エンジン:三菱 S6M3F-T2MTKL 380Ps 1440rpm (IMO2次規制適合機関)

スパッド装置:□1.0M×25M (20m+5m) ハイテン製×2本 高速:8m/分 低速4m/分

主発電機 デンヨー製超低騒音型220KVA 第3次排出ガス対策型建設機械指定機

補発電機 デンヨー製超低騒音型60KVA 第3次排出ガス対策型建設機械指定機

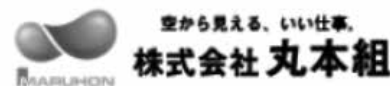
5. まとめ

本船はコロナ禍真っただ中での建造となり、四日市と熊本を行き来する私にとって飛行機が運航中止になったり、宿泊するホテルでコロナ感染者が出たりと苦労することもありましたが、自社設計という稀有なケースの建造にもかかわらず熊本ドック株式会社の全面的なご協力の下、思い通りの良い船を造る事が出来ました。感謝の気持ちでいっぱいです。

表題にも書かせて頂きましたが、船体の劣化が想定される部分全てに先手をうって腐蝕対策を施しましたので、船齢40年は勿論50年も夢ではないと思える船に仕上がりました。

弊社では先般、新概念のハイブリッド浚渫機の特許、省エネルギー型スパッドの特許を取得しました。次はそれらを活かした新時代の作業船を建造していきたいと思っております。

210t吊全旋回式多目的起重機船 『第73幸丸』



1. はじめに

当社は昭和21年の創業以来、75年余にわたって土木工事に携わり、昭和30年に漁港を含む港湾土木工事に携わりました。石巻港、女川港、仙台港等宮城県内の離島を含む多数の港で活躍しています。

第73幸丸(210t吊)は、平成30年7月に完成。現在では当社の主力船となっています。本船とクレーンのエンジンは「国際大気汚染防止原動機証書(EIAPP証

書 日本海事協会発給)」の交付を受けた原動機を搭載しています。「安全・環境・機動性」の向上を図り、最先端技術を取り入れた多目的船となっています。

2. 第75幸丸(平成30年7月建造)

第75幸丸の押船兼引船は、定格出力1130PSを2基搭載した19t型で、作業船との連結方法は、前部は船体との保持力強化のため油圧ピンジョイント、後部は油圧バット



写真-1 第73幸丸全景

を採用し、航行の安全を高めると共に、スムーズな連結・離脱が可能となっています。



写真- 2 第75幸丸



写真- 5 クレーン操作室



写真- 3 第75幸丸操舵室



写真- 6 タッチパネル操作盤

3. 第73幸丸の特徴

1) クレーン能力

本船は、全旋回クレーン兼浚渫船として、港湾土木に多大な威力を発揮できます。最大荷重210t、直巻能力24tを有しグラブバケット作業にも適しています。トルクコンバーターオメガドライブ装置を介し、荷重と速度との制御特性と操作性を実現させた、電子制御装置を取り組んでいます。

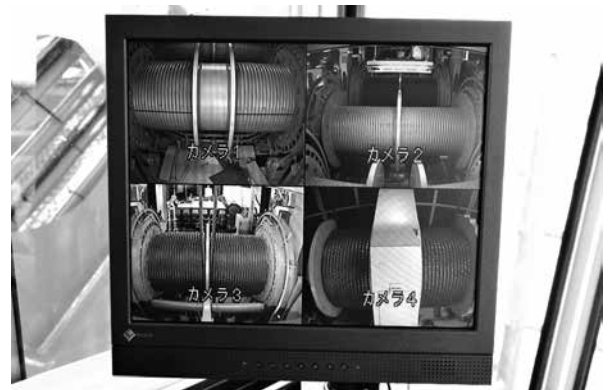


写真- 7 監視カメラ(4画面切替付)



写真-4 クレーン機関室内部



写真- 8 クレーンブームカメラ(24倍ズーム)

会員作業船紹介

2) 機動性

船体固定は、スパッド2基（長さ22m、口1000）を装備しています。また、ポンプジェット式スラスタ（1基）の採用により、スムーズな船体移動補助機能を充実させています。

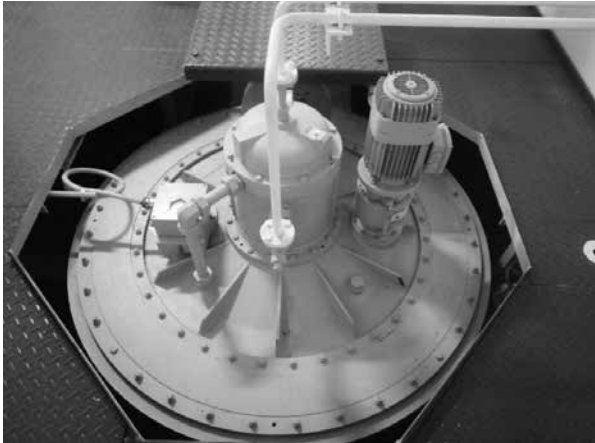


写真-9 ポンプジェット式スラスタ



写真-10 スラスタエンジン(ヤンマー6LY2-WST)



写真-13 消波ブロック据付(石巻市泊浜漁港)

4. 環境対策

近年国内及び国外共に厳しくなりつつある排ガス規制に対し、第73幸丸及び押船第75幸丸の搭載エンジンは「国際大気汚染防止原動機」排ガス2次規制適合エンジンを使用し、国土交通省No_x（窒素酸化物）排出基準にも適合しています。



写真-11 押船第75幸丸エンジン(ヤンマー6EY17W)

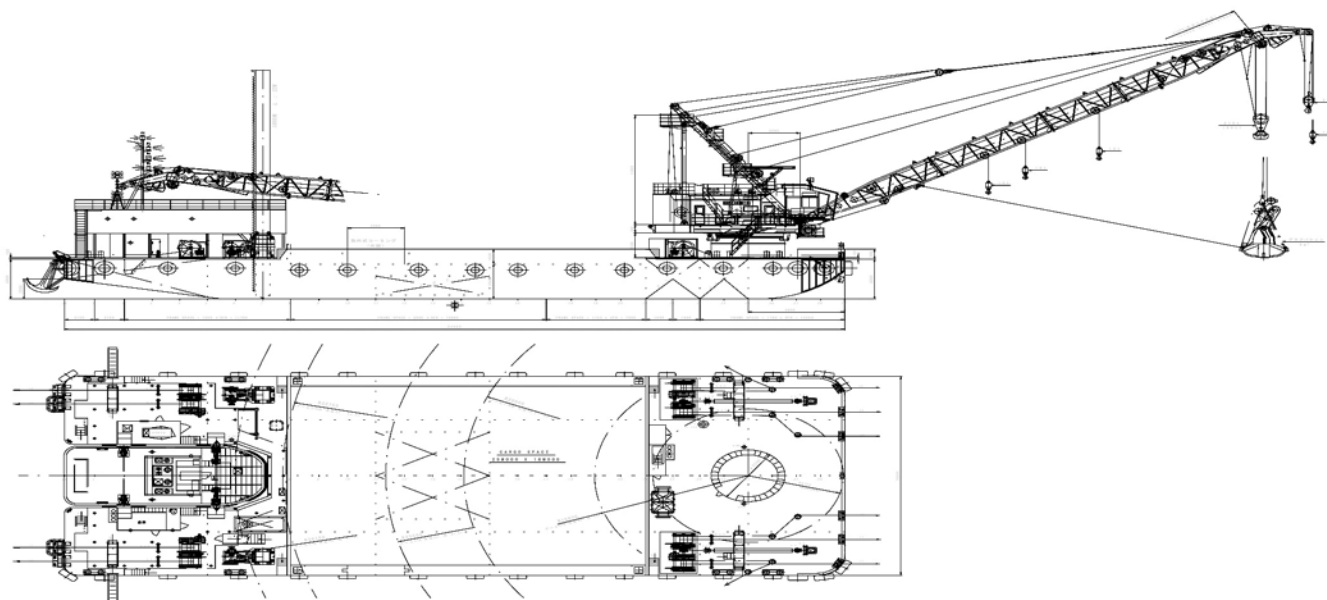


写真-12 クレーンエンジン(三菱S6M3F-T2MTKL)



写真-14 浚渫作業(女川町高白地区)

5. 主要諸元



《船体部主要諸元表》

全長	54.9m	吃水	空船時 1.4m
幅	20.0m		満船時 2.5m
深さ	4.0m/3.5m	スパッド	口1000mm×22m
最大積載量	600.0m ³	スラスター	ポンプジェット1基

《押船仕様》

全長	14.1m	総トン数	19トン
幅	6.0m	主機形式	6EY17W
深さ	2.5m	定格馬力	1130ps×2基

《クレーン仕様》

型式	SKK-1800DT-K	直巻能力	24t
エンジン	S6M3F-T2MTKL	最大ブーム長	40.0m
最大吊上荷重	210t	通常ブーム長	37.0m

6. おわりに

第73幸丸は、石巻港を拠点にジェットスラスターを活用し狭隘な場所を含め牡鹿半島、女川港、離島などで消波ブロック据付作業、浚渫作業、捨石運搬投入作

業、ケーソン据付作業に活躍しています。

地域により快適なインフラを提供できる様に今後も安全を第一に港湾工事に貢献し、ICT施工を含め技術の向上、担い手育成に努めていきます。

九州支部

株式会社 近藤海事

寺下 淳 (平成21年12月17日認定)



プロフィール

- 出身地 石川県
- 生年月日 昭和49年11月18日
- 入社年月日 平成10年 7月16日
- 所属 海洋部 海事課
- 職責 船団長
- 船団 ジブ式起重機船 不退転 長さ40.0m 幅18.5m、深さ3.0m(150t吊)
ジブ式起重機船 白虎 長さ53.0m、幅20.5m、深さ4.2m(265t吊)
作業艇 よしつね、べんけい、うしわか (いずれも4.9t)

● 経歴

平成10年 起重機船 不退転、白虎 甲板員
平成18年 同 船団長

● 主要工事実績

関門航路沈没貨物船 船骸撤去工事
北九州港 誘導灯ジャケット浜出工事
福島第一原子力発電所 汚染水タンク浜出工事
北九州市響地区 風力発電設備水切工事
北九州市ひびきLNG基地 ローディングアーム据付工事
鹿児島口之島沖 海流発電機設置工事
福島沖 洋上風車撤去工事

● 今後について

弊社は明治37年創業以来、サルベージ(海難救助)作業から技術の研鑽を重ね、現在では沿岸荷役作業や臨海土木建設工事など幅広い事業において海上起重技術を生かしております。

今後も「絶対安全作業」の基本方針のもと、職場全員が一致協力し、海とともにわが国の産業の発展に貢献して参る所存です。



本部活動

◇第91回理事会

令和2年10月19日(月)、東京都千代田区「都市センターホテル」において第91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2年度事業活動状況報告

報告事項② 令和2年度収支予算中間報告

報告事項③ 港湾建設関係団体連絡会議

報告事項④ 特定技能外国人の受入

第1号議案 令和2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. 建設キャリアアップシステムに関する件
2. 会員の入会に関する件
3. 会費納入についての臨時措置の継続に関する件

令和2年11月12日

◇支部長会議

1. 令和2年度港湾局長要望について
2. 令和2年度協会活動について

令和2年11月18日

◇試験委員会幹事会

1. 試験問題の採点

令和2年11月27日

◇試験委員会

1. 令和2年度講習試験等結果について
2. 令和2年度登録基幹技能者等更新講習結果について
3. 令和3年度試験・講習会日程について
4. 登録海上起重基幹技能者事務規程及び海上起重作業技術審査要領の運用について

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7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2年12月7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多田副局長、木本港湾空港部長をはじめ11名のご出席を頂き、当協会からは野澤専務理事、菅沼常任委員長及び細川東北支部長など9名が出席致しました。

菅沼常任委員長、細川支部長及び多田副局長の挨拶に続いて、支部長から支部会員のアンケートなどによる要望事項の趣旨説明があり、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要望事項は次のとおりです。

1. 港湾関係事業の中長期的計画の見通しの提示と安定的な予算の確保(関連3件)
2. 作業船保有企業の経営環境の改善に関する件(関連2件)
3. 働き方改革に関する件(関連3件)
4. 海上工事システムの改善について
5. 作業船係留場所確保に関する件

意見交換ではこれらの要望のほか、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。

当日は意見交換会の第2部が予定されていましたが、コロナ禍のため中止となりました。



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2年12月16日(水)に横浜第二合同庁舎にて、関東地方整備局との意見交換会を実施しました。

関東地方整備局からは石橋副局長、荻原総括調整官をはじめ6名の幹部職員の御出席をいただき、協会本部からは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11名が出席しました。

開会の冒頭に、鳥海支部長の挨拶、続いて菅沼常任委員長、石橋副局長の順に挨拶があり、馬場港湾空港企画官からは関東地方整備局の事業概要の説明がありました。引き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、馬場港湾空港企画官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、鹿島港及び京浜港内における船舶避泊場所と係留場所について、工事発注における規模・条件について、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、最後に野澤専務理事の締め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通りです。

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

◇北陸地方整備局と意見交換会を開催

北陸支部(本間達郎支部長)では、以下の内容で北陸地方整備局(岸 弘之次長)と意見交換を行いました。

- 開催日時: 令和2年12月8日(火) 14:00~15:30
- 開催場所: 新潟グランドホテル「悠久の間B」

●出席者：【北陸地方整備局】 岸 弘之次長、富田幸晴
港湾空港部長、齋藤孝志総括調整官、金丸佳介港湾空
港企画官、ほか9名

【(一社)日本海上起重技術協会】 寄神茂之会長、
野澤良一専務理事、渡邊孝北陸副支部長、鶴山庄市北
陸副支部長、ほか10名

●要望：当協会(渡邊孝北陸副支部長)からは、中長期計
画にかかる港湾整備事業の安定かつ継続的な実行、
新規事業の確保、予算確保のほか、作業船評価の改
善、作業船保有維持・建造への支援などについて要望
しました。

●回答：北陸地方整備局の金丸佳介港湾空港企画官から
は、前向きに検討を進めていくとともに、全国案件につ
いては本省へ伝えていきたいとのご回答をいただきました。
岸次長、富田部長からは、中長期計画にかかる考
え方を丁寧に説明していただき、質疑応答を含め、大
変有意義な意見交換会となりました。



北陸地方整備局との意見交換会

中部支部

◇国土交通省中部地方整備局との意見交換会を開催
中部支部では去る令和2年12月3日(木)中部地方

整備局会議室にて中部地方整備局との意見交換会を開
催いたしました。

出席者は中部地方整備局からは加藤恒太郎副局長、
中原正顕港湾空港部長ほか8名の出席を戴き、当協会か
らは寄神茂之会長、野澤良一専務理事、佐野茂樹中部支
部長ほか4名が出席しました。

当協会佐野茂樹中部支部長、加藤恒太郎副局長の挨拶
に続いて、小山真人港湾空港企画官から要望書の回答
があり、それらの事項に対し意見交換がなされました。
又、野澤良一専務理事より本省要望について説明頂きま
した。

尚、今回も全国浚渫業協会東海支部と合同で意見交換
会を行い、新型コロナウイルス感染予防対策の為、交流会
を開催致しませんでした。

尚、支部要望事項は以下のとおりです。

1. 港湾海岸事業予算の確保のお願い。
2. 事業量の確保と地元企業への工事量確保のお願い。
3. 工事発注について(見積参考資料の早期提示、小規模工事に対する積算対応、船舶損料の見直し)につ
いてのお願い。

近畿支部

◇近畿地方整備局との意見交換会を開催

近畿支部では令和2年12月18日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伊藤副局長様 魚谷港湾空港
部長様他11名に出席していただき、日本海上起重技術協
会近畿支部から7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。

中国支部

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 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

2 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

3 下請価格の適正化に関する要望

- 1) 適正化を図るための枠組みの整備
 - 2) 適正化を図るための発注者の関与の強化
- 4 作業船の保有および代替船建造に対する支援について

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。

また、例年懇親会を開催していましたが、新型コロナウイルス感染防止の観点から懇親会は中止となりました。



近畿地方整備局との意見交換会

◇広島港湾・空港整備事務所と意見交換会を開催

中国支部では、11月27日(金)に、広島港湾・空港整備事務所との意見交換会を開催いたしました。

広島港湾・空港整備事務所からは、井山所長をはじめ副所長4名、全9名出席いただき、中国支部からは深山支部長をはじめ、広島県内6会員、全19名が出席しました。

当局より今後の事業概要の説明、また作業船の活動状況や動向の概要などの説明をいただきました。

また、当局よりICTに関する課題、問題点の質問をいただき、議論を行っています。

この度の意見交換会では、以下の提案(要望)をさせていただきます、回答についても書面でいただきました。

提案(要望)

1. 福山港ふ頭再編改良事業について
2. 荒天時を考慮した工期設定について
3. 工事発注時期の調整について
4. 工事契約手続きについて

新型コロナウイルスの関係で、例年開催していましたが懇談会は中止になりましたが、有意義な意見交換会の時間になりました。



広島港湾・空港整備事務所との意見交換会

●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

(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〕

- 社会保険の加入に関する下請指導ガイドラインの改定等について(令和2年9月30日)
- 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2年12月1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2年12月2日)

〔協会活動〕

- 「令和2年度国土交通省港湾局長要望書(令和2年11月12日)」

〔協会からのお知らせ〕

- 作業船の石綿対策について(令和2年10月)
- 下請けかけこみ寺パンフレット(2020年10月)
- 建設キャリアアップシステム通信(第25号 2020年8月)
- 建設キャリアアップシステム通信(第26号 2020年9月)
- 建設キャリアアップシステム通信(第27号 2020年11月)
- 建設キャリアアップシステム通信(第28号 2020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。

3

新型コロナウイルス感染症に関するお知らせ

- 新型コロナウイルス感染症の観点からの年末年始の在り方について(令和2年10月23日)
- 寒冷な場面における感染症防止対策の徹底等について(令和2年11月11日)
- 新型コロナウイルス感染症に関する職場における一層の対策強化について(令和2年11月17日)
- 新型コロナウイルス感染拡大防止に向けた対応について(令和2年11月26日)

インフォメーション

海技協 販売図書案内

図書名	概要	体裁	発行年月	販売価格
作業船団の運航に伴う 環境保全対策マニュアル (改訂版) (国土交通省港湾局監修)	作業船団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対策を取りまとめたマニュアル 海洋汚染防止条約(マルポール条約)の付属書採択に伴う国内法の改正を反映 ・「港湾工事共通仕様書」に参考図書として記載	A4版 100ページ	平成30年4月	会 員 2,000 円 非会員 2,500 円 (消費税別、送料別)
作業船団安全運航指針 (改訂版) (国土交通省港湾局監修)	作業船団の安全な運航に対する安全衛生管理、操船、係留時等の安全対策及び作業船による架空送電線事故防止対策を取りまとめた指針 労働安全衛生法等の改正を反映、船員労働安全衛生規則に規定されている経験又は技能を要する危険作業に関する事項を新たに記載 ・「港湾工事共通仕様書」に参考図書として記載	A5版 200ページ	令和2年6月	会 員 2,000 円 非会員 2,500 円 (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

マリン・プロフェッショナル
海技協会報2021.1 VOL.138

禁無断転載

発行日 令和3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

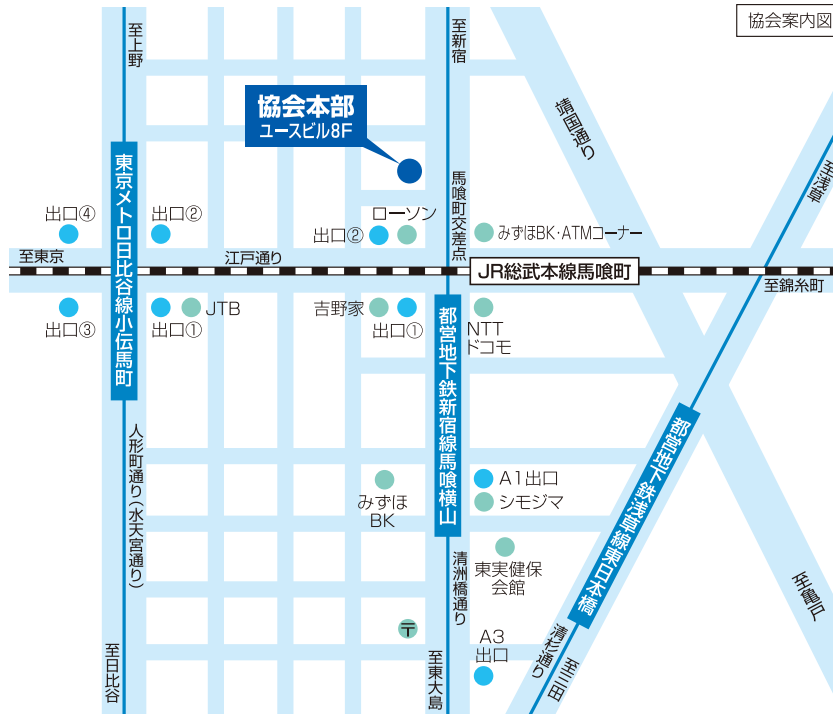
ユースビル8F

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 TEL 03(5640)2941 FAX 03(5640)9303 URL http://www.kaigikyo.jp/ 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	〒905-0014 名護市港2-6-5 (株)屋部土建 浦添本社内 TEL 098(879)7704 FAX 098(943)7707