

海技協会報2022.1  
VOL.

142

マリーン・  
Japan Marine Construction  
Engineering Association  
プロフェッショナル



# CONTENTS

VOL. 142

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 齊藤 鉄夫

### 「年頭所感」

国土交通省港湾局長 浅輪 宇充

## 14 協会活動

- ・令和3年度国土交通省港湾局長要望報告について
- ・令和3年度「登録海上起重基幹技能者」講習試験結果
- ・令和3年度「海上起重作業管理技士」講習試験結果
- ・令和3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

## 29 会員寄稿「会員の広場」関東支部

スマートグリッドのキーとなる可変速揚水発電所  
株式会社 古川組 営業部 奥山 努

## 31 会員作業船紹介⑦四国支部

30m級クラブ浚渫船兼起重機船「第一龍王丸」  
大旺新洋株式会社

## 35 海の匠「登録海上起重基幹技能者の紹介」シリーズ⑧⑧ 中国支部

アジア建設工業株式会社 川本伸司

## 36 マリーンニュース「事務局だより」

## 41 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4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申し上げます。

一昨年、昨年と、新型コロナウイルスに翻弄されました。昨年は、ワクチンの接種が進んで9月頃から感染者が減少に転じ、徐々に元の状態に戻りつつあったのですが、オミクロン株の出現でまだまだ予断を許しません。今年こそは、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。

年末から感染者が拡大し、1月には緊急事態宣言が発せられる事態となりました。第3波から第4波、そして最も多くの感染者が出た第5波へと、次々と大きな波が押し寄せました。一方、2月からは医療従事者を対象にワクチン接種が始まり、4月からは65歳以上の高齢者、6月からは18歳以上の国民と、次々に拡大されました。通常の医療機関による個別接種に加え、国による大規模接種、自治体による大規模接種、民間企業や大学による職域接種が展開され、一気にワクチン接種が進みました。「ワクチンは

打ちましたか?」と尋ねることが挨拶の言葉になった時期もありました。残念ながら、オリパラの時期はまだ感染者が多く、無観客開催という事態となりましたが、9月ごろから着実に減少しました。そして、3回目の接種が始まっています。ワクチンは、発熱・倦怠感・痛みといった副反応が起こる可能性が高く、3回目の接種も個人の判断に委ねる状況です。とにかく、感染拡大防止のため、各自がうがいや手洗いなど基本的なことを行いましょう。

職域接種については、混乱もあつたように思えます。実施の打診があつたものの、医師や接種会場を確保することや千人以上接種することを条件とされて、中小の業者では対応できませんでした。大きな会社の職域接種に中小の会社を入れる枠組みにさせていただくとか、自治体の接種で「エッセンシャルワーカー」を優先接種していただくとか、ご検討いただきたいと思います。建設業は、人々の生活を支えるとともに、災害時には人々の救助や捜索・復旧を行う役割を果たしています。国や自治体には、建設現場で働く人が安心して仕事ができるよう、改善をお願いしたいと思います。

コロナ以外の出来事をいくつか挙げてみたいと思います。大きなことでは、総選挙でしょうか?事前の予想では、「過半数割れ」の可能性も言われていましたが、実際は現政権の圧勝でした。安定した政権の下で、建設業の処遇改善の政策を継続していただけるものと思います。

港湾建設について言えば、港湾局・航空局による「港湾・空港工事の工期の設定に関するガイドライン」の策定が挙げられると思います。適正な工期で発注していただくこと、現場実態に合わせて工期を延ばしていただくことは、休日確保の大前提です。しかし現状では、「工期が短い、足りない」という声をよく聞きます。改善の仕組みを作っていただきましたので、今後は、現場で受発注者が一緒になって

「適正な工期」を考えていくことができれば、ありたいと思います。

このほか、昨年は大きな台風災害はなかったものの、海底火山の噴火によって発生した軽石が、沖縄・奄美の海域・港湾・漁港・海岸に漂流・漂着し、船が出れない、入れないといった想像もできなかった事態が起きました。漂流軽石災害などというのは初めてです。本当に災害は予想もできない形で降りかかります。除去・回収に尽力されました沖縄支部の会員の皆様お疲れさまでした。この問題はまだまだ続きますので、情報を共有するなど対応してまいりたいと思います。

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月に開催される通常総会は、2年続けて、委任状を提出していただく方法とし、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や、Web会議で行うこととしました。支部総会については、多数の支部が「書面による決議」となりましたが、いくつかの支部は一堂に会して行うことができたほか、Web会議のシステムを使ってオンライン総会を行った支部があります。

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、年内は全て実施することができました。

港湾局長要望では、支部長から積極的に発言していただき、支部が抱えている課題について、港湾局長に聞いていただきました。(内容については、後記の「令和3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7支部で行いました。Web会議のシステムを使ってオンラインで意見交換会を行った支部もありました。本部からは、「港湾・空港工事の工期の設定に関するガイドライン」が策定されたことを踏まえ、「仕組みができたので、それを現場に

浸透させる」ことを地整にお願いしています。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は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、84名の登録海上起重基幹技能者と89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、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す。

一方、更新講習については、369人が受講しました。更新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ので、会場における講習では感染予防策を実施するとともに、オンライン講習を導入し会場に来なくとも受講できるようにしました。オンライン受講者の割合は約7割に上り、ニーズが高くなりました。来年度の講習でも継続していきたいと思います。

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とともに、利用者の利便性向上を図って参ります。

昨年12月20日は、例年より1か月早く補正予算が成立し、また、24日には、来年度予算の政府案が閣議決定されました。現場で切れ目のない仕事ができますよう、また、われわれ会員企業が受注機会に恵まれますことを願っています。公共事業は前年度並みの予算が確保され、予算の面では好環境が続いていますが、コロナの第6波は、オミクロン株はどうなるのか?心配の種は尽きません。

本年は寅年であり、この漢字は「伸ばす」というニュアンスがあり、草木が伸びていく様を表していると言われてます。やっと回復の芽を出した日本経済がたくましく伸びてくれることを願います。

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す。新年の挨拶といたします。

本年もまたよろしくお願いたします。





# 新年の挨拶



国土交通大臣  
齊藤 鉄夫

令和4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10月に発足した第1次岸田内閣において国土交通大臣を拝命し、同年11月に発足した第2次岸田内閣においても、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らぬ御理解と御協力を宜しくお願い申し上げます。

昨年からの新型コロナウイルス感染拡大は、依然として我が国の社会経済や国民生活へ甚大な影響をもたらしております。引き続き感染防止対策をいつつ、通常に近い社会経済活動と国民の皆様が安心して暮らせる日常を取り戻すため、政府一丸となって全力で取り組んでまいります。

我が国は、気候変動に伴う自然災害の激甚化・頻発化により、毎年のように深刻な被害が発生しています。私自身、平成26年に発生した地元広島市での大規模土砂災害や、平成30年7月豪雨をはじめ、実際に災害の現場に入り、その被害を目の当たりにし、また、被害に遭われた方々の声を聞いてまいりました。この中で、災害により犠牲となる方を少しでも減らすことこそが政治の役割であるという想いを

強く抱き、これを忘れずに政治家として活動を行ってまいりました。今回、国土交通大臣を拝命し、国土交通省の持つ役割、すなわち、災害を防ぎ、国民の生命・財産を守るという極めて重要な役割を前にし、この想いを新たにしております。

また、我が国は、少子高齢化や人口減少に伴い、経済が停滞したり、生活利便性が低下しかねないという厳しい状況に直面しております。さらに、かつて環境大臣を拝命した際にも取り組ませていただいた温暖化対策は、今や、地球規模での喫緊の課題となっております。

今あらためて、政府として、国民の皆様の将来への不安を解消し、未来への希望が持てるようにすること、国民の皆様幅広く成長の果実を行きわたらせること、一人一人の多様性が尊重され、全国津々浦々の地域の多様な魅力が発揮される社会や経済を実現していくことが求められていると実感しております。

このため、今後、政府一丸となって、国民の皆様と丁寧で、そして誠実に対話し、小さな声ひとつひとつをよく聞き、真摯に受け止めるとともに、国土交通行政において、現場を持つ強み、技術力を活かして、施策の立案・実行に全力で取り組んでいく所存です。

本年は、特に以下の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 コロナ禍からの社会経済活動の確実な回復
- ② 国民の安全・安心の確保
- ③ 未来を創る経済好循環と明るい希望の持てる社会の実現

## ① コロナ禍からの社会経済活動の確実な回復

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、コロナ禍の中、献身的に尊い使命と責任を果たしていただいてい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。

国土交通省としては、感染状況を常に見極めながら、コロナ禍により深刻な影響を受けている観光と公共交通の確実な復活を図るなど、必要な施策を講じてまいります。

### (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」を個々の事業者にしっかり周知し、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ても、感染予防にご協力いただくよう呼びかけを行っております。引き続き、感染予防対策に万全を期すよう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症などへの水際対策について、今年も引き続き、「水際・防災対策連絡会議」を活用した関係者間の情報共有・連携を進めるとともに、港湾において感染症が発生した場合等において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の策定を支援してまいります。

空港については、これまで、検疫を担う厚生労働省や関係省庁、所管業界と連携し、水際対策の強化等を実施してきました。本年も引き続き、関係省庁等と連携し、感染拡大の防止に必要な水際対策を着実に講じてまいります。

### (クルーズ船の取組)

国内クルーズについては、船内や旅客ターミナルでの感染症対策の徹底により、運航を再開しております。国際クルーズについては、地域の安全・安心を前提とした上で、国内外の感染状況や水際対策の動向等を踏まえながら、必要な取組を進めてまいります。

### (原油価格高騰への対応)

今般の燃料価格の上昇により、トラック、バス、タ

クシー、海運等の物流・交通業界への影響の拡大が懸念されております。

昨年11月に閣議決定された「コロナ克服・新時代開拓のための経済対策」において、燃料価格の高騰への対応が盛り込まれ、経営に大きな影響を受けている地域公共交通の維持に向けた事業者の取組を支援することとしております。また、「燃料サーチャージ」の導入に向けた荷主企業等への理解と協力の呼びかけや、トラック事業者や内航海運事業者に対する相談窓口の設置などを通じ、引き続き、燃料価格上昇分の価格転嫁を進めてまいります。

あわせて、政府としては、現行の石油備蓄法に反しない形で国家備蓄の一部売却に限らず、産油国に対する増産の働きかけ、さらには燃料の急激な値上がりに対する激変緩和措置などを着実に講じることとしております。これにより、交通・物流事業者の使用する燃料の小売価格の上昇が、適切に抑制されることを期待しております。今後とも、関係省庁と連携しつつ、しっかりと対応してまいります。

## ②国民の安全・安心の確保

### (令和3年7月及び8月の大雨をはじめとした災害からの復旧・復興)

昨年は、7月及び8月の大雨をはじめとする自然災害により全国各地で甚大な被害が生じました。犠牲となられた方々に謹んで哀悼の意を表します。

政府は、昨年7月、一連の災害からの復旧・復興のため、「令和3年7月1日からの大雨に係る支援策とりまとめ」を策定しました。国土交通省としても、廃棄物・土砂の撤去、住宅の再建、風評被害対策、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。

支援策のうち、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。

公共土木施設等の応急復旧等については、昨年8月の豪雨により被災した青森県の国道279号の復





旧工事等を国が代行し、迅速な災害復旧事業を実施したほか、昨年7月の豪雨で被災した静岡県熱海市の土砂災害等に対して、二次被害防止のための緊急的な砂防工事を国直轄で実施しております。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、各地で発生する自然災害に対し、緊急災害対策派遣隊（TEC-FORCE）を派遣し、被災状況調査や危険箇所の監視、排水ポンプ車による浸水排除、道路啓開支援等、被災地の早期復旧・復興支援に全力で取り組みました。

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・創生及びその他自然災害からの復旧・復興等）**

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、現場の声にしっかりと耳を傾け、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、そして福島の復興・再生に取り組んでまいります。

平成28年熊本地震、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ります。

特殊な災害として漂流軽石による船舶の運航障害が挙げられます。小笠原の海底火山「福德岡ノ場」の噴火によるものとみられる軽石は、東京都、鹿児島県、沖縄県等の港湾で漂着を確認しており、鹿児島県や沖縄県の定期航路において、旅客船の運休が断続的に発生する等、軽石の漂着状況を確認しながらの運航が続いている状況です。昨年11月、港湾局と水産庁連携による「漂流軽石回収技術検討ワーキンググループ」における軽石の回収技術にかかる検討結果や海事局によるこれまでの海運事業者の対応の実例を踏まえた安全運航のポイント・対策事例集について、公表いたしました。国土

交通省といたしましては、引き続き、状況を注視するとともに、関係機関等と連携し、必要な対応を進めてまいります。

### **（防災・減災、国土強靱化）**

激甚化・頻発化する豪雨災害、切迫化する大規模地震、いつ起こるか分からない火山災害から国民の命と暮らしを守ることは国の重大な責務と認識しております。国土交通省としては、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」（令和2年12月閣議決定）により、中長期的な視点に立った計画的な取組として、「激甚化する風水害や切迫する大規模地震等への対策」、「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」、「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」について、重点的かつ集中的に実施してまいります。この5か年加速化対策や、国土交通省としてとりまとめた「総力戦で挑む防災・減災プロジェクト」を含め、今後も、ハード・ソフトの施策を総動員することで、防災・減災、国土強靱化の取組をしっかりと進めてまいります。

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、東日本大震災をはじめ、昨年までの災害に対して延べ13万人を超える隊員を派遣し、被災状況の早期把握や道路啓開、排水ポンプ車による浸水排除など、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。

### **（インフラ老朽化対策の推進）**

加速度的に進行するインフラの老朽化に対し、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、昨年6月に改訂した「国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）」に基づき、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」も活用し、予防保全型インフラメンテナンスへの転換に向けた取組などを推進してまいります。

さらに、産学官民の会員から構成される「インフラメンテナンス国民会議」において、「インフラメンテナンス市区町村長会議」が本年立ち上がることから、首長からのトップダウンによるインフラメンテナンスの強力な推進に期待いたします。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未来を創る経済好循環と明るい希望の持てる社会の実現

我が国は、少子高齢化や人口減少により、経済の停滞や生活利便性の低下が起りかねない厳しい状況に直面しておりますが、そうした中であっても、国民の皆様の将来への不安を解消し、未来への希望が持てる社会や経済の実現に向け、しっかりと取り組んでまいります。

#### (戦略的・計画的な社会資本整備)

社会資本整備については、コロナ禍からの社会経済活動の確実な回復と経済の好循環を実現するため、ストック効果の高い事業を戦略的・計画的に進める必要があります。

港湾については、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、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も引き続き取り組んでまいります。

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。また、農林水産省と共同で、産地と港湾が連携した農林水産物・食品の輸出促進を目指します。

#### (国土交通分野におけるデジタルトランスフォーメーションの推進)

社会全体のデジタル化は喫緊の課題であり、政府として、デジタル庁の創設やデジタル田園都市国

家構想といった政策が進められているところ、国土交通省においても必要な取組を、より一層加速させる必要があります。このため、国土交通行政のDX(デジタルトランスフォーメーション)を推進するため、全省的な推進組織として、昨年12月に「国土交通省DX推進本部」を設置しました。今後、DXを推進する羅針盤となる、長期的な視点にたったビジョンを策定し、所管分野における業務、ビジネスモデルや国土交通省の文化・風土の変革、行政庁としての生産性向上に取り組んでまいります。

インフラ分野においては、公共工事の現場で非接触・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ます。このため、デジタル技術を用いて、管理者側の働き方や国民の皆様へ提供するサービス・手続きなども含めて、インフラまわりをスマートにし、従来の「常識」を変革するインフラ分野のDXの取組を進めてまいります。例えば、遠隔での監督検査やデジタルデータを活用した配筋検査等の試行、3Dハザードマップの公開等を進めております。令和3年度中には、施策ごとの今後の工程を明らかにした「アクションプラン」を策定することとしており、令和4年はDXによる変革に果敢に取り組む「挑戦の年」となるよう進めてまいります。

このようなインフラ分野等におけるDXの取組に関連し、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、ICT施工未経験企業への講習会の実施や3次元測量や3次元設計データ作成等に関する助言を行うアドバイザー制度の全国展開など、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、国際競争力の更なる向上のため、昨年4月に横浜港での本格運用を開始した新・港湾情報システム(CONPAS)の他港への展開





等を進めます。また、同じく昨年4月に運用を開始した民間事業者間の港湾物流手続を電子化するプラットフォームである「サイバーポート」とNACCSとの直接連携等の機能改善を行うとともに、港湾行政手続情報や港湾施設情報等の電子化を令和4年度中に行います。

### (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)

近年、気候変動の影響により、自然災害が激甚化・頻発化するなど、地球温暖化対策は喫緊の課題となっております。2050年カーボンニュートラル、2030年度の46%削減目標の実現に向け、政府一丸となって取り組む必要があります。地域のくらしや経済を支える幅広い分野を所管する国土交通省としても、民生・運輸部門の脱炭素化等に貢献してまいります。

このため、国土交通省では、地球温暖化の緩和策や適応策、自然共生等の環境関連施策全般の実施方針を定める「国土交通省環境行動計画」を昨年末に改定いたしました。

運輸部門の脱炭素化に向けて、船舶分野では、国際海事機関(IMO)において我が国が米英等と提案した国際海運2050年カーボンニュートラルを目指し、国際ルール作りの主導、水素・アンモニア燃料船の実用化に必要な技術開発を進めてまいります。加えて、ガス燃料船の供給体制整備を推進するとともに、内航海運の省エネ・省CO<sub>2</sub>化に取り組めます。

港湾においては、水素・燃料アンモニア等の輸入や貯蔵が可能となる受入環境の整備や、事業者間の連携による水素等の需要創出、供給拡大等を図るカーボンニュートラルポートの形成に向けて取り組んでまいります。

トラックから海運・鉄道へのモーダルシフトや共同輸配送の推進といった取組に加え、ドローン物流の実用化や物流施設の脱炭素化等により、物流分野における脱炭素化を推進してまいります。

建設分野では、直轄工事において企業のカーボンニュートラルに向けた取組を評価するモデル工事等を行い、更なる取組の推進を図ります。

また、再エネの導入拡大に向け、再エネ海域利用法に基づく案件形成や基地港湾の計画的な整備等により洋上風力発電の導入を促進するとともに、道路、空港、鉄道施設、公園等のインフラ空間を活用した太陽光発電の導入拡大等に取り組んでまいります。

さらに、気候変動適応策として、流域治水の推進や線状降水帯等による集中豪雨等の観測体制強化・予測精度向上等に取り組むとともに、生物多様性の保全等の自然共生に向け、グリーンインフラの社会実装等を推進してまいります。

### (現場を支える人材の確保・育成等に向けた働き方改革等)

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」を契機に取組が進んでいる非接触・リモート型の新技術の導入やi-Constructionの一層の推進を図るとともに、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て、技能者の資格や就業履歴を蓄積する「建設キャリアアップシステム」(CCUS)の更なる普及・活用を図るため、公共工事におけるCCUS活用工事の拡充や建設業退職金共済制度との連携、建設技能者の技能や経験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。さらに、ダンピング対策の徹底や下請取引の適正化などを通じ、官民一体となって賃金引上げに向けた取組を進めてまいります。

### さいごに

本年は、ポストコロナの新たな経済社会への転換に向け、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  
浅輪 宇充

## (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。

アジア諸国等の経済成長に伴い日本経済の相対的な地位が低下する中、船舶の大型化や寄港地の絞り込み等が急速に進むなど、我が国港湾は厳しい状況下におかれており、国際競争力の強化やAI等の新技術を活用した生産性の向上が必至な状況です。また、今般のコロナ禍において、巣ごもり需要等による急激な貨物輸送の増加により、北米港湾で取扱い可能な量を超える荷動き量の増加となっています。具体的には、北米港湾では、トラック・鉄道などの内陸輸送に混雑が発生し、貨物が港湾に滞留した結果、コンテナ船の滞船や、それに伴う輸送スケジュールの大幅な遅延、国際物流コストの増加

などが発生し、日本経済にも影響を与えているところです。サプライチェーンの強靱化に資する基幹航路の維持・拡大が、経済安全保障の観点からも、一層求められる状況となっています。

また、我が国は「2050年カーボンニュートラル」を宣言するとともに、2030年度に温室効果ガスを2013年度から46%削減することを目指す新たな方針を示しています。我が国港湾は、新たなエネルギーである水素や燃料アンモニアの輸入拠点になるとともに、日本のCO2排出量の約6割を占める発電、鉄鋼、化学工業等の産業の多くが立地する産業の拠点でありCO2削減余地の大きい地域です。このため、港湾における脱炭素化に向け、洋上風力発電の導入促進や、ブルーカーボン生態系（藻場等）の活用を含め、カーボンニュートラルポートの形成を図るなど、地球環境問題に責任ある対応を着実に推進していく必要があります。さらに、切迫する巨大地震、激甚化・頻発化する台風被害への対応や、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に備え、国民のいのちとくらしを守るため、ソフト・ハード一体となった防災・減災、国土強靱化に取り組むことが不可欠です。加えて、昨年8月の海底火山噴火に伴う港湾への軽石漂着について、迅速に対応する必要があります。

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3年度補正予算の成立や令和4年度当初予算に係る閣議決定が行われたところです。また、港湾関係の税制改正要望につきましても、カーボンニュートラルポートの形成に向けた陸上電力供給設備に係る固定資産税の特例措置の創設等が認められました。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、国民の命とくらしを守るため、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。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、他国に過度に依存せず、自国貨物ではできる限り自国で取り扱うことが、サプライチェーンの強靱化や経済安全保障の観点からますます重要となっております。

今後とも企業活動及び国民生活に不可欠な物流を維持・強化するため、国際コンテナ戦略港湾において、「集貨」「創貨」「競争力強化」の3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、昨年4月南本牧ふ頭において日本最大の水深18m岸壁2バースを有するMC1~4コンテナターミナルの2大アライアンスによる初の画期的な一体利用が開始され、世界最大級の2万4000TEU積み、全長400mの超大型コンテナ船の初入港も実現しています。時同じくしてターミナルゲート前の混雑解消のためのCONPASも同ふ頭で本格運用を開始したところですが、今後、神戸港・大阪港等の他港への横展開も行っていきます。また、新本牧ふ頭における大水深バースの着実な整備を推進してまいります。

## 1-2. 国際コンテナ戦略港湾におけるDXの推進

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等による手続きが主流であり、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、サイバーポート、ヒトを支援するAIターミナル、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、港湾の電子化を行うサイバーポートについては、昨年4月から、民間事業者の港湾物流手続の電子化を行う「港湾物流分野」について、第一次運用を開始したところですが、これに加え、「港湾管理分野」や施設情報等の電子化を行う「港湾インフラ分野」での本格的な検討を進め、デジタル庁とも連携しながら、これら3分野一体で機能するサイバーポートを早期に構築し、効果的・効率的なアセットマネジメントを実現します。

ヒトを支援するAIターミナルについては、遠隔操作RTGの導入支援制度により、整備が進む名古屋港、横浜港、清水港、神戸港をはじめとした遠隔操作RTGの導入促進のほか、ゲート処理の効率化等を実現するためのCONPASの普及等に、引き続き取り組んでまいります。

## 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、徳山下松港、水島港、志布志港の3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令和2年10月に供用し、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）も昨年稼働を始めました。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的確保や、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. 港湾におけるDX (デジタル・トランスフォーメーション) の推進

国土交通省では、2025年度までに建設現場の生産性を2割向上させることを目指し、これまでi-Constructionの取組を行ってきました。

また、新型コロナウイルス感染症対策を契機とした非接触・リモート型の働き方への転換と抜本的な生産性や安全性の向上を図るため、インフラ分野のデジタル・トランスフォーメーションを強力に推進しています。

港湾分野においても、「港湾におけるi-Construction推進委員会」を設置し、ICT施工や3次元データ(BIM/CIM)活用の推進等、建設生産プロセス全体にわたる生産性向上に資する取組について検討を行っています。

具体的には、海底の地形を3次元で可視化することのできるマルチビームソナーにより、測深データの処理を迅速化し、リアルタイムかつ遠隔での出来形確認を可能とする技術開発を行っています。

また、海象条件に左右されず潜水士の負担軽減、安全性の向上を図るため、水中施工の遠隔化・無人化を可能とするシステムの開発を行っています。

さらに、BIM/CIMの活用においては、工程管理や監督・検査の効率化・遠隔化を図るため、「港湾整備BIM/CIMクラウド」という情報プラットフォームの構築に係る検討を行っています。

この他にも、工事監督の非接触化の取組として、港湾工事の現場においてウェアラブルカメラを活用した遠隔臨場の試行を始めています。

今後は、こういった取り組みを加速化させ、i-Constructionにかかわる人材の育成を進めるとともに、幅広く地方へ展開を行い、海上工事に携わる多くの方々にi-Constructionに関する技術をご活用いただけるよう、取り組んでまいります。

#### 1-5. 港湾におけるカーボンニュートラル実現に向けた取組

2020年10月、我が国は「2050年カーボンニュートラル」を宣言し、2021年4月には、「2030年度に、温室

効果ガスを2013年度から、46パーセント削減することを目指す」ことを表明しました。

世界的な脱炭素化に向けた動きや政府方針等を踏まえ、我が国の輸出入の99.6%を取り扱う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) カーボンニュートラルポート(CNP)の形成

港湾・臨海部は、我が国のCO2排出量の約6割を占める発電、鉄鋼、化学工業等の産業の多くが立地しており、CO2排出量削減の余地が非常に大きい地域です。また、国際サプライチェーンの拠点となっており、新たなエネルギーである水素・燃料アンモニア等の輸送拠点としての機能が求められています。2019年に発表されたIEA(国際エネルギー機関)のレポートにおいても、水素の利用拡大のための短期的項目として、「工業集積港をクリーン水素利用拡大の中核にする」と記載されています。

このため、国土交通省港湾局では、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への貢献を図ってまいります。

具体的な取組として、停泊中の船舶への陸上電力供給設備の導入、低炭素型荷役機械や自立型水素等電源等の導入等について、関係省庁と連携しつつ、取り組んでまいります。

各港湾においては、地方整備局等と港湾管理者が事務局となり、港湾関係企業等が参加するCNP検討会等を開催し、各港湾地域において様々な関係者が連携して面的に脱炭素化に取り組む検討を官民一体で行っているところです。

一方、国土交通省港湾局においては、2021年6月から、CNPの形成に向けた取組の加速化を図る各種方策について検討するため、有識者委員や関係省庁等によって構成される「カーボンニュートラルポー



ト(CNP)の形成に向けた検討会」を開催してまいりました。昨年末、本検討会における検討結果等を踏まえ、CNP形成に向けた施策の方向性をとりまとめるとともに、CNP形成計画策定マニュアル(初版)を策定・公表いたしました。

令和4年度予算では、本マニュアルに基づき港湾管理者等が策定するCNP形成計画の策定等にかかる支援制度の創設や、水素等を用いた新たな技術を港湾に導入する際の安全対策等を検証する実証事業等を予定しており、これらの予算等を活用しながら、引き続き、各地域におけるCNPの形成の加速化に取り組んでまいります。

## (2) 洋上風力発電の導入促進

海に面した島国日本において、電源の脱炭素化を進めていくには、港湾空間・洋上空間に着目し、洋上風力発電を最大限導入していくことが効果的であると考えています。昨年6月に策定された「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」では、洋上風力発電は「再生可能エネルギーの主力電源化に向けた切り札」とされています。

港湾局では、まず平成28年に港湾法を改正し、港湾区域内における洋上風力発電の導入のための占用公募制度を創設しました。その後、一般海域での洋上風力発電導入ニーズの高まりを受け、経済産業省と連携し、平成31年4月より「再エネ海域利用法」を施行し、港湾区域内の占用公募制度をベースに、一般海域にも占用公募制度を展開しました。

現在、港湾局では、カーボンニュートラルの実現に向けて、経済産業省と連携し、一般海域における区域指定、公募手続きを行うのみならず、技術基準の整備、促進区域の管理等、幅広い取組を進めているところです。これまで、「長崎県五島市沖」、「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」、「秋田県八峰町及び能代市沖」を促進区域として指定するなど、進捗を図っているところです。また、有望な区域については、9月に「秋田県男鹿市、潟上市及び秋田市沖」、「山形県遊佐町沖」、「新潟県村上市及び胎内市沖」、「千葉県いすみ市沖」の4区域を新た

に追加しました。

また、洋上風力発電の導入に不可欠となる「基地港湾」については、令和2年2月に施行した改正港湾法に基づき、同年9月に能代港、秋田港、鹿島港、北九州港の4港の指定を行いました。このうち、秋田港では昨年3月に岸壁整備を完了し、4月に改正港湾法に基づき、洋上風力発電事業者への貸付を行い、我が国で初めての商業用の洋上風力発電所の建設が開始されています。

更に、5月には「2050年カーボンニュートラル実現のための基地港湾のあり方に関する検討会」を設置し、洋上風力発電の導入目標や洋上風力発電設備の大型化動向を踏まえ、基地港湾の規模や配置、更には基地港湾を通じた地域振興について検討を進めているところです。

## 1-6. クルーズを安心して楽しめる環境づくりへの取り組み

新型コロナウイルス感染症の影響によりクルーズ船の寄港が大きく減少している中、引き続き、地域の安全・安心を前提にクルーズを安心して楽しめる環境づくりが重要な課題となっております。

令和2年9月に国土交通省が行ったクルーズの安全・安心の確保に係る「中間とりまとめ」や、同時に関係団体から公表された国内クルーズに関するガイドライン等を踏まえ、令和2年10月から、邦船社による国内クルーズの商業運航が再開されました。これまで、クルーズ船内や旅客ターミナルにおいて感染症対策を徹底しつつ、感染状況等を踏まえながら、国内クルーズが安全に運航されているところです。

一方、国際クルーズについては、我が国では未だ再開に至っていないところですが、欧米等の諸外国では再開の動きが活発化しております。コロナ禍以前は250万人を超える日本へのインバウンドを担っていた国際クルーズの再開に向け、国内外の感染状況や、我が国を含む諸外国の水際対策の動向を踏まえながら、関係省庁等と連携しつつ、国際クルーズの再開に向けた検討を進めてまいります。



## 1-7. 海洋開発等を支える特定離島における 港湾の整備・管理

沖ノ鳥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。

## 1-8. 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6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2021」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してまいります。

## 2. 国民の安全・安心の確保

小笠原の海底火山「福徳岡ノ場」の噴火による

ものとみられる軽石は、東京都、鹿児島県、沖縄県などの計70カ所以上の港湾で漂着を確認しています。軽石の漂着・漂流の影響により、鹿児島県や沖縄県の定期航路が、断続的に運休する状況が生じています。港湾等に漂着している軽石については、港湾管理者等の自治体が進める除去に対して、財政支援を行っております。また、港湾局と水産庁連携による「漂流軽石回収技術検討ワーキンググループ」を設置し、昨年11月30日に軽石回収技術に係る事例集を公表いたしました。さらに、沖縄県知事からの要請を受け、港湾法第55条の3の3を適用して運天港（うんてんこう）の一部管理を国土交通大臣が代行しており、軽石除去に関する全体調整など、様々な支援を行っています。加えて、多くの船舶が航行する東京湾に軽石が漂流した場合を想定し、関東地方整備局が館山港沖で海上軽石除去の訓練を実施するとともに、関東・近畿・四国地方整備局の海洋環境整備船等が速やかに軽石を除去する体制を構築しています。引き続き、状況を注視するとともに、関係機関等と連携し、必要な対応を進めてまいります。

我が国の港湾は、貿易量の99.6%が経由し、背後地となる港湾所在市区町村は人口約6,000万人、製造品出荷額等も全国の約半数を占める約150兆円を擁するなど、島国日本の生命線となっています。このような観点から、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」の3つの柱に基づいた取り組みを進めています。

1つ目は、「激甚化する風水害や切迫する大規模地震等への対策」です。近年の台風被害等を踏まえた施設の嵩上げ・補強や、防波堤等の整備による船舶の避難水域の確保を推進することとしています。また、切迫性が指摘される大規模地震・津波等への対応として、昨年2月の福島県沖地震でも効果を発揮した耐震強化岸壁の整備や粘り強い構造を導入した防波堤の整備を進めてまいります。

2つ目は、「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」です。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、供用後50年以上の施設が、公共岸壁においては現在の約2割から20年後には約7割、海岸堤防等においては現在の約5割から20年後には約8割に急増する見込みです。このような背景の下、将来にわたりその機能を発揮できるよう、緊急または早期に措置すべきインフラに対して集中的な修繕等を講じることにより予防保全型のインフラメンテナンスへの転換を図ります。

3つ目は、「国土強靱化に関する施策を効率的に進めるためのデジタル化等の推進」です。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。

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、令和2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るとともに、昨年3月に公表した「海・船の視点から見た港湾強靱化とりまとめVer.1」に基づき、対策の具体化を進めてまいります。

また、ソフト施策として、感染症も含めた港湾におけるBCPの充実化、港湾関係機関・団体に加え、危機管理部局や医療関係部局、自衛隊等が参画する水際・防災対策連絡会議の開催などの取組を進めてまいります。

## 3. 豊かで活力ある地方創りと分散型の国づくり

### 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等の整備に対する補助を行うことができる、「産地・港湾が連携した農林水産物・食品のさらなる輸出促進事業」を創設しました。現在、清水港において、全国第1号案件として事業化しているところであり、今後更に産地と港湾が連携した農林水産物・食品の輸出促進に取り組んでまいります。

### 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4箇所が加わり、合計で150箇所以上が登録されております。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、また、来訪される方が地域の魅力を体験し発信して頂けるような環境整備等に、地域とともに積極的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。

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、素晴らしい一年に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。

## 令和3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3年度要望事項

#### I. 港湾関係事業の中長期見通しの具体的提示と安定的な予算の確保

作業船は、国民生活や産業活動を支える港湾、海岸の整備や、大規模災害時の航路・泊地等の啓開作業・応急工事への対応に欠かせません。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ました。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、作業船保有業者の経営が厳しくなり、作業船の新造などの新規投資ができなくなりました。こうした事情にご理解いただき、昨年度は、地方整備局等との意見交換会において、中長期見通しをご提示いただきありがとうございました。今後さらに、作業船保有業者が、将来を見通し適切な経営・設備投資ができますよう、引き続き、ご支援をお願いします。

予算に関しては、昨年末に、国土強靱化5か年加速化計画が決定され補正予算に盛り込まれました。この対応にも感謝します。ただ、毎年大規模な災害が起こる状況を考えれば、防災・減災・国土強靱化事業は、当初予算に計上され計画的に取り組まれることが望まれます。

会員企業は、地域社会とともに在り、港湾工事等を通じ地域に貢献しています。会員企業が、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見通しの提示(今後とも、更なる情報開示、浚渫以外も具体的な工事量が分かる指標の提示の検討を)
- ・ 港湾関係予算の令和4年度の要求額の満額確保
- ・ 補正予算の相当額の確保
- ・ 防災・減災・国土強靱化事業の着実な推進
- ・ 偏りすぎず、地域バランスに配慮した予算配分

## 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

港湾建設業が持続的に発展することで、将来にわたり質の高い建設サービスを安定的に提供できることは、発注者にとっても有益なことです。持続的発展のためには、優良な港湾建設業者が作業船と作業員を保持できる安定した経営環境が必要で、作業船保有業者の元請受注が増えるとともに、下請契約・下請価格が改善される必要があります。

### 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

ご当局は、「港湾・空港工事のあり方検討会」を設置し、「港湾・空港工事の工期の設定に関するガイドライン」(以下、「工期の設定ガイドライン」という。)を策定されました。その過程で、われわれ業界の意見を取り入れていただき、ありがとうございました。また、今年度から「港湾5職種においても休日確保評価型試行工事における労務費等の補正」を認めるとともに、「契約変更事務ガイドラインの充実」を図っていただきましたことに感謝いたします。

今後は、これらのガイドライン等の趣旨を現場に浸透させていただき、制度・運用の改善が図られますよう、お願いします。

#### 【要 望】

- ・ 港湾・空港工事の工期の設定に関するガイドラインの現場への浸透(発注者、元請、下請間の十分な意思疎通に基づく運用の徹底)
- ・ 4週8休に対応した労務単価と諸経費率への引き上げ  
(生産性の向上を図りつつ、現在の、試行工事が達成できた場合に補正する方法から、将来は、全ての工事で補正後の労務単価と諸経費率を適用)
- ・ 契約変更事務ガイドラインに基づく、適切な契約変更の徹底
- ・ 適切な工期・価格とするための積算基準の見直し

#### (2) 低入札価格調査基準の再引き上げ

適正な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月に、低入札価格調査基準(範囲)は引き上げられましたが、更なる引き上げが必要です。

#### 【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

地場の作業船保有業者が、地域の守り手としての役割を持続的に果たすためには、工事を受注し安定的に収益があることが必要です。現在の総合評価方式では、元請工事の評価点が大きいため、元請受注することは、収入を得ることに加え、次の受注のためにも重要です。

#### (1) 総合評価における作業船評価の改善

地場の作業船保有業者が持続的に活動するためには、地域の実情を踏まえ、受注につながるような大胆な取組が必要です。



**【要 望】**

- ・ 受注につながるような作業船保有に係わる評価点の増
- ・ 作業船乗組員の一定期間以上雇用の評価
- ・ 地域の実情を踏まえ、作業船保有を重要視し元請実績に囚われすぎない多様な参加要件・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す。しかし、大多数のAランク工事は、元請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、中小企業には、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。

**【要 望】**

- ・ Aランク中小企業の発注件数、発注金額の増
- ・ 地整管内ごとに会員Aランク企業数が大きく異なること(2社～最大10社)に配慮した発注
- ・ Aランク中小企業の受注を高めるさらなる方策  
(チャレンジ型発注件数の増、手持ち工事量の評価の導入等)
- ・ JVの積極的な活用

(3) 地元業者向けの工事量の確保

B・Cランク工事量は、港湾局のご指導があり回復の兆しが見られます。引き続き、工事量の確保をお願いします。また、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ランクの会員でも、施工実績が維持できない企業があります。

地元業者が入札参加し受注できるよう、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
- ・ 発注標準を見直し、B・Cランクの上限額を引き上げ、併せて、分任官契約の限度額の引き上げ
- ・ 企業及び配置予定技術者の同種工事の施工実績・経験の要件緩和
- ・ 下請実績を「同種工事の実績」として工事成績点を加点
- ・ 下請実績を証する証明書類の省略・簡素化
- ・ 地域精通度・貢献度に係わる評価点の増
- ・ 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) 適切な工期・価格とするための地方公共団体との連携強化

地方公共団体の発注する工事においても、工期の設定ガイドラインを適用していただき、適確に入札・契約が運用され、働き方改革を進めることが求められています。

**【要 望】**

- ・ 地方公共団体の発注する工事においても、「港湾・空港工事の工期の設定に関するガイドライン」等を適用するよう、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

建設現場で働く者への適正な賃金及び休日の確保等を図り、「働き方改革」「担い手の育成・確保」を進めるためには、適正な元下契約が締結され、履行される環境を整備する必要があります。「労務費見積もり尊重宣言」などの主旨も、適正な下請契約に反映できなければ意義を失いかねません。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
- ・ 「労務費見積もり尊重宣言」モデル工事における下請契約の適正さの確認

## 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(含む、租税公課)、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ます。また、新造船の建造価格は高価であり、着実な返済の見通しを立て、稼働率の確保が重要です。

### 1. 作業船を保有する上での負担軽減

われわれ施工業者は、災害時に国からの出動要請に応えるためにも、常に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、金融機関等から借入れが必要となります。作業船の買替等の課税の特例(圧縮記帳)は、資金繰りをしやすくする効果があり、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があり、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、又は、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、当協会においても積極的に対応を図って参ります。今後とも、官民が協力して着実に進める必要があります。

### 1. 適正な工期・価格となる制度・運用の改善(再掲)

前述のとおり、工期のガイドライン等が策定されました。今後、全国各地の現場で適正な工期での発注が進むとともに、契約の適正化が推進され、発注者、元請、下請間の協議、調整が適正に行われる現場運営により、会員企業の「働き方改革」「担い手育成・確保」が進むよう、ご当局のなご一層のご指導をお願いします。

**【要 望】(再掲)**

- ・ 港湾・空港工事の工期の設定に関するガイドラインの現場への浸透(発注者、元請け、下請間の十分な意思疎通に基づく運用の徹底)
- ・ 4週8休に対応した労務単価と諸経費率への引き上げ  
(生産性の向上を図りつつ、現在の、試行工事が達成できた場合に補正する方法から、将来は、全ての工事で補正後の労務単価と諸経費率を適用)
- ・ 契約変更事務ガイドラインに基づく、適切な契約変更の徹底

### 2. 「働き方改革」「担い手育成・確保」に関する当局の取組(各種試行等)に対する要望

試行工事は、これまでも内容が改善されてきたことに感謝します。休日確保に取り組む段階から、課題解決の段階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(ランク2以上の港湾は原則適用に拡大、特に、工事適期内に収まらない場合は適用)
- ・ 休日確保評価型は、台風等の受注者の責によらないアクシデントが発生した場合の評価方法を検討し、不利益にならない適切な評価
- ・ 品質確保調整会議への下請事業者の参画
- ・ 若手技術者登用促進型は、B・Cクラスで対象年齢の拡大

### 3. 「働き方改革」「担い手育成・確保」を推進するための協働

「働き方改革」「担い手育成・確保」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、年間の稼働日数の減少が予想されます、作業船の稼働日数も同様です。働き方改革のポイントは、労働者にとって「年間の総収入が減少しないこと」であり、そのための費用が必要です。

##### 【要 望】

- ・ 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、近年の台風で数多くの作業船が被災しているように、荒天時に安全に避泊できる水域は不足しています。本課題に対しては、地整と各協会支部の間に検討体制を設けていただいたことに感謝します。

##### 【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、異常気象の頻発化に備え、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

### 4. プレキャスト化の推進など海上工事技術の活用による「生産性の向上」

最近、生産性向上のために海上工事のプレキャスト化や、カーボンニュートラルの一環である洋上風力発電設備の整備が求められています。われわれもこれらの施策に取り組みたいと存じますので、地域の実情を踏まえつつ、作業船を用いる海上工事技術の積極的な活用をご検討願います。

また、プレキャスト化は生産性向上の柱であり、その推進に伴い、運搬・据付(海上起重)方法の工夫や検討も必要になると思われますので、配慮をお願いします。

##### 【要 望】

- ・ 作業船を用いる海上工事技術の積極的な導入
- ・ プレキャスト推進における設計・施工段階における海上起重等の技術面での検討

### 5. 中小事業者のICT活用に対する支援

工事現場でのICT活用は、生産性向上の柱ですが、中小事業者は、経営規模が小さく多額の費用がかかるICT機器の調達が困難なこと、また、組織体制も小さく使いこなす人材の育成が困難で、導入が進んでいません。

##### 【要 望】

- ・ 中小業者に負担がかからないICT機器・技術の導入
- ・ ICT機器を使いこなす人材育成のための講習会や研修の実施、及び、普及テキストの刊行

## 2. 要望日時・出席者

日 時: 令和3年11月11日(木) 16:10 ~ 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

浅輪港湾局長、杉中技術企画課長、馬場建設企画室長、櫻井港湾保全政策室長、長尾港湾工事高度化指導官、高野港湾工事安全推進官、野呂課長補佐、田中課長補佐、柳課長補佐、菊池総務課調整官、柴谷専門官

### ●(一社)日本海上起重技術協会

会 長	寄神 茂之 (寄神建設(株)名誉相談役)
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	藤田 幸洋 (藤建設(株)代表取締役会長)
〃 北陸支部長	本間 達郎 (株本間組代表取締役社長)
〃 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)
〃 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)常勤顧問)
〃 九州支部長	上野 世志史 (株白海会長)
〃 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)営業統括部顧問)
常任委員長	菅沼 史典 (寄神建設(株)専務執行役員)
協会専務理事	野澤 良一

## 3. 意見交換の概要と今後の協会活動等

### 1. 浅輪港湾局長挨拶

冒頭に、浅輪局長より「港湾整備に尽力いただいていること、災害時に迅速に対応していただいていることに感謝します。」と謝辞がありました。

続いて、今年、「港湾工事のあり方検討会を設置し「港湾・空港工事の工期の設定に関するガイドライン」を公表したので、今後はこれに基づき、しっかり休日確保できるようにしたい。」と述べられました。

また、予算に関しては、4年度当初予算、国土強靱化予算、補正予算と、それぞれが動いているが、しっかり額を確保すべく全力で対応したい、と決意を述べられ、最後に、「本日は、忌憚のない話をお聞かせいただき、実り多き意見交換をさせていただきたい。」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。また、政策の参考資料をいただきました。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てまいります。

① **港湾関係事業の中長期見通しの具体的な提示**

○中長期の事業の内容をできる限り具体化すべく検討したい。提示内容については、資料を出してもらっているので、参考にしていきたい。

② **港湾関係予算の確保**

○令和4年度の港湾整備事業の必要額の確保、令和3年度の補正予算の確保について努力したい。

○重点項目はグリーンとデジタル。カーボンニュートラル作業船ということも検討している。新しい動き(グリーンとデジタル)を捉え、作業船の支援に繋げたい。

○CO2排出量の見える化もやりたい。作業船の支援につながると思う。

※作業船の支援とは、作業船の維持・建造に対する支援を意味する

○施工段階のCIM(参考資料にて説明)は施工業者の方に使ってほしい。

③ **適正な工期・価格となる制度・運用の改善**

○港湾・空港工事の工期の設定に関するガイドラインに基づいた、適正な工期の設定に努めるよう地方整備局等に徹底したい。

○契約締結後も、品質確保調整会議を通じ、受発注者双方で工事内容の確認・調整を行い、適正な工期の設定に努める。

○国工事の休日確保の達成状況を集計した。休日確保の見える化を進めていきたい。

○適正な工期とするため、「チェックリスト」「概略工程表の提示の試行工事」(参考資料にて説明)を行う。運用してみた上でご意見をいただきたい。また、品質確保調整会議では、下請の立場でも、直接、声を聞かせて欲しい。

○諸経費等が4週8休に対応したものになっているか? 諸経費等労務費調査や諸経費動向調査等の各種調査を実施している(調査結果分析中)。

○乖離が確認されれば、基準類の改訂を行う予定。4週8休に対応した必要な費用が計上できるようにしたい。

○契約変更事務ガイドラインは、今年度内目途で改訂作業を進めている。貴協会にも協力をお願いしたい。

○様々な変更事例を整備局に寄せていただき、改善に努力したい。

④ **低入札価格調査基準の再引き上げ**

○国交省全体で対応を検討したい。引き上げを求める声を集めていただきたい。

⑤ **作業船保有業者が元請受注できる機会の確保**

○今年度から、九州地方整備局で作業船を評価する試行工事を始めた。地域の実情を踏まえ、作業船保有を重要視する評価項目、配点について検討したい。

○地域によって異なることなので、整備局に具体的に要望していただきたい。

⑥ **Aランク中小企業の元請受注機会の確保**

○地域の実情を踏まえて対処するとともに、チャレンジ型の拡大に取り組む。

○手持ち工事量の総合評価への導入は、中小A対象工事の応札状況、受注動向を踏まえ、貴協会と意見交換したい。

○JVについては、JV構成員となる要件を緩和しており、受注機会の確保に向けて各地方整備局を指導したい。

⑦ **地元業者向けの工事量の確保**

○各地整で一定以上の発注率を確保すべく取り組んでおり、地整には前年度実績を上回るよう指導している。

○発注標準は確かに長いこと変わっていない。見直しについては、競争環境を見極めて対応するので、貴協会と意見交換したい。

○下請同種工事の実績に対する加点は、貴協会と意見交換しながら検討したい。

○地域精通度評価については、貴協会と意見交換しながら検討したい。

○平準化国債・当初ゼロ国債を活用し工事の平準化を図りたい。また、発注予定の公表は、具体的な内容になるよう、地整を指導したい。

⑧ **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**

○本省で開催する重要港湾管理者等主幹課長会議、地方ブロックの会議などいろいろな会議で、本ガイドラインの



活用について、周知、浸透を図りたい。

⑨ 下請契約・下請価格の適正化

- 現在も元下関係の適正化に努めている。様々な場面で声を挙げていただきたい。
- 適正な下請関係の確認はどのような方法が良いか、貴協会の意見を聞いたうえで検討したい。
- 「労務費見積り尊重宣言」促進モデル工事は、労務費の内訳明示の確認や、下請企業に対する実施状況のヒアリングを実施している。対象工事は徹底するよう地整を指導したい。

⑩ 作業船保有及び代替建造に対する支援

- 作業船への支援は、CO2削減の取組をきっかけに進めたい。
- 固定資産税の減免については困難だが貴協会と意見交換を行いながら税制以外の支援策を含めパッケージとして検討したい。
- 中小企業グループ補助金は情報収集したい。
- 税制：圧縮記帳については、制度の積極的な活用をお願いする。
- 融資制度については、個別案件ごとにご相談いただきたい。
- 設備投資に関する税制上の優遇については、情報収集・情報提供に努めたい。

⑪ 「働き方改革」に関する当局の取組(試行工事)に対する要望

- 荒天等による影響が大きい海域での試行工事など適用を広げたい。
- 休日確保評価型工事の運用について検討したいので、貴協会からも意見を出すようお願いする。
- 品質確保調整会議へ下請業者の参画は、本会議設立の趣旨を踏まえた上で検討したい。

⑫ 船舶損料の見直し

- 令和4年度の損料は、船舶稼働実態調査の結果を踏まえ、適切な改訂に努める。
- 船舶稼働実態調査の積極的な記載の周知をお願いする。
- 「もっと大胆に上げろ」とご意見かもしれないが、損料は右肩上がりである。

⑬ 作業船係留場所、避泊水域の確保

- 具体の作業ニーズや利用実態を踏まえた対応が重要と思う。意見交換を行いながらできることをやっていきたい。
- 作業船係留場所の重要性について、港湾管理者へ周知を図りたい。

⑭ プレキャスト化の推進

- プレキャスト工法採用に関するマニュアル作成を令和3～4年度で予定しており、技術的助言等のご協力をお願いしたい。

⑮ 中小企業者のICT活用に対する支援

- i-Construction推進委員会で、中小企業向けのICT活用工事を考えていく。
- また、設備投資への助成は、貴協会からの意見を聞きながら検討を進めたい。
- 人材育成のための教材や研修資料を作成する予定であるので、i-Construction推進委員会でご意見をいただきたい。

3. 港湾局との意見交換 (●:海技協、○:港湾局)

今回は、4人の支部長より、支部の抱えている課題等について発言がありました。

(石材の需要見通しの提示)

- 石材の生産能力が縮減される中、需要が著しく増加し、価格も急騰し安定的な確保が困難な状況だ。
- 供給体制に見合った発注をお願いするとともに、需要について示して欲しい。
- 確かに石材が高騰した、この動きは経済調査会でも把握できなかった。想定外であった。
- 事業環境の整備をしっかりとやっていかないといけない。全国の石材状況の実態調査することも検討している。

#### (Aランク中小への発注の増)

- 近畿支部はAランクの会員が多いが、Aランク工事は、中小が受注できず大手がほとんど受注している。
- チャレンジ型の発注件数増、手持ち工事の評価の導入をお願いする。
- 支部でも要望するが本省からもご指導・バックアップをお願いする。
- 近畿地整にも伝えるし、検討していく。

#### (作業船係留施設の確保)

- 地元で、地整と港湾建設団体の作業船係留場所の確保に関する意見交換が始まった。詳細な要望については、引き続き、させていただきます。
- 本省からもご指導・バックアップをお願いする。
- 近畿地整にも伝えるし、検討していく。

#### (被覆石から被覆ブロックへの変更)

- 新門司土砂処分場築造工事は、被覆工に被覆石を用いているが、被覆石均しは過酷で危険な作業だ。現に、潜水士が怪我をした。
- 地整に対し被覆石を被覆ブロックに替える提案をしている。
- ※資料を配付し、資料に沿って、変更の効果を説明しました。
- 具体的な提案をいただいた。引き続き、検討したい。

#### (災害土砂の処分場の備え)

- 熱海の土石流災害ではお世話になりました。
- ただ、災害土砂の処分場がなく対応に困った。
- 南海トラフ巨大地震の発生も懸念される。災害発生土砂の処分については、港湾空港ビジョンに位置づけ、広域的な処分を検討すべき。
- 実態上、港湾エリアぐらいしか対応できる場所はないだろう。
- 環境省とも協議し、タイアップして進めたい(局長)。

## 4. 今後の協会活動

- ①積算・入札契約関係など実務的な要望内容については、局長要望とは別に、内容を説明する機会を設けます。実際の業務で発生しました事案等、具体的な改善要望がありましたら、ご意見をいただきたいと存じます。
- ②この先も、地方整備局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が共同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要望活動以外でも、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参りますので、事務局に忌憚のない意見をいただきますようお願いいたします。

## 5. その他

12月24日に、令和4年度の予算案が閣議決定され、令和4年度港湾整備予算は、244,389百万円(国費:同じベースでの対前年度比1.01)となりました。また、令和3年度補正予算は12月20日に成立し、港湾整備予算77,596百万円(国費)が計上されています。

末筆になりましたが、港湾予算の確保のため、会員の皆様方にご尽力いただきましたことを心より御礼を申し上げます。

## 令和3年度 「登録海上起重基幹技能者」 講習試験結果

令和3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19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3年度の合格者は84人で、平成20年度からの合格者は1,691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21日(木)～22日(金)	28人	28人
福岡会場(福岡市博多区)福岡商工会議所	10月28日(木)～29日(金)	57人	56人
計		85人	84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
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
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
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3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	相沢 真	31	熊野 拓也	61	野口 清貴
2	青木 匡裕	32	郡司 智英	62	野口 源一郎
3	阿南 謙二	33	古謝 昌己	63	野崎 幸生
4	有銘 興孝	34	小西 博和	64	野津 勇貴
5	栗田 卓実	35	坂井 秀成	65	野仲 忠幸
6	池城 永之	36	坂田 理空	66	橋本 雅美
7	板橋 和史	37	佐藤 剛士	67	濱田 尚也
8	岩崎 和浩	38	三野 伸行	68	原井 隆司
9	岩本 勇二	39	塩田 貴章	69	原田 暢弥
10	植木 宏	40	渋田 健司	70	比田勝 規男
11	上原 英功	41	白石 尋満	71	廣瀬 孝明
12	上原 久夫	42	杉野 和典	72	馬壁 大輔
13	内川 文太	43	鈴木 直樹	73	真茅 幸二
14	内崎 茂	44	須山 伸一	74	牧瀬 明弘
15	宇野 正人	45	瀬藤 洋	75	益田 浩太
16	榎本 貴	46	滝本 直仁	76	松長 貴宏
17	大江 一昌	47	竹株 久人	77	水口 純一
18	大江 政善	48	橘 省吾	78	本川 忠宏
19	大久保 克哉	49	田中 好信	79	森 司
20	大島 直樹	50	谷田 和久	80	森 寿之
21	大城 勝司	51	續石 剛也	81	山口 貴裕
22	小野 謙吾	52	寺本 雅一	82	杠 幸宜
23	尾原 茂雄	53	仲 康裕	83	寄川 剛
24	加藤 武幸	54	中川 俊明	84	渡邊 寛
25	金崎 伸介	55	中田 敏寛		
26	萱野 孝	56	中村 拓哉		
27	河野 聡	57	中村 守延		
28	川畑 雅浩	58	西尾 幸雄		
29	菅野 大	59	西野 陽平		
30	岸 雅徳	60	西谷 敏一		

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	2021	合計
正会員	111	131	67	69	32	59	106	65	60	64	48	47	47	41	947
賛助会員	0	3	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	5
非会員	95	46	45	34	14	39	79	80	62	57	47	56	42	43	739
合計	206	180	112	103	46	98	186	145	122	121	95	104	89	84	1,691

## 令和3年度 「海上起重作業管理技士」 講習試験結果

令和3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19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3年度の合格者は89人で、平成3年度からの合格者は5,884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8日(金)	29人	29人
大阪会場(大阪市西区)大阪科学技術センター	10月15日(金)	60人	60人
計		89人	89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3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	安積 貴福	31	古謝 裕也	61	花井 正貴
2	有松 大輝	32	小玉 晃一	62	原田 洋三
3	池田 一夫	33	小玉 紘生	63	比嘉 聡
4	石丸 佳明	34	小山 大輔	64	比嘉 広
5	磯野 洋樹	35	近藤 友樹也	65	譜久村 智也
6	糸瀬 照夫	36	斎藤 満	66	藤井 貴徳
7	伊波 和博	37	三槻 文博	67	藤澤 正太郎
8	今村 晋也	38	下田 祐介	68	本多 昭一
9	岩川 飛鳥	39	謝花 勇貴	69	本間 正義
10	岩本 隆幸	40	鈴木 友行	70	前方 幹男
11	上野 諒	41	住田 周文	71	牧山 智彦
12	上原 仁	42	関谷 公司	72	榎谷 力
13	宇野 太樹	43	大山 雄貴	73	松永 和茂
14	浦上 有二	44	高田 勝行	74	松本 英明
15	戎子 亮	45	竹内 覚	75	水口 翔太
16	大野 欽司	46	多嶋田 勉	76	村岡 昂
17	岡田 麗也	47	田野 隆二	77	安崎 嘉伸
18	岡本 大二	48	坪水 勇樹	78	山口 聖矢
19	越智 順泰	49	當銘 由	79	山本 幹哉
20	小野倉 直侍	50	富永 一則	80	横田 裕也
21	柏木 大祐	51	中田 靖彦	81	横山 雅一
22	加場 賢二	52	中西 盛夫	82	吉川 孝俊
23	上平 秀人	53	波越 隆通	83	吉田 球児
24	河内 肇	54	西 吉貴	84	吉村 信耶
25	川満 翔	55	西 義朗	85	與那覇 孝史
26	菊地 要介	56	野口 英也	86	鷲谷 隆司
27	木下 和政	57	樫本 勝市	87	和田 大樹
28	楠瀬 啓明	58	畠山 裕司	88	渡邊 国彦
29	久場 義隆	59	服部 宗	89	渡口 勝史
30	河野 恵大	60	服部 平慎		

表-4 海上起重作業管理技士 年度別、会員別合格者一覽

(単位：人)

年度 会員別	1991~ 2000	2001~ 2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	合計
正会員	1,513	814	58	48	48	69	63	68	67	38	55	46	43	2,930
賛助会員	80	11	0	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0	95
非会員	1,409	838	58	46	58	74	76	46	61	50	53	44	46	2,859
合計	3,002	1,663	116	95	106	144	140	114	129	88	108	90	89	5,884



## 令和3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、神戸及び福岡の各会場とオンラインにおいて、令和3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229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

実施日	講 義	講 義 1	講 義 2	講 義 3	備 考
東京会場 9月3日(金)		赤嶋講師	佐藤講師	長内講師 川田講師	
神戸会場 9月10日(金)		赤嶋講師	望月講師	長池講師 清水講師	
福岡会場 9月22日(木)		赤嶋講師	工藤講師	宮崎講師 古賀講師	
オンライン 10月4日(月)～ 11月30日(火)		※赤嶋講師	※佐藤講師	※長内講師 ※川田講師	

※オンラインの各講義は、東京会場の録画配信で行った。

### 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140人が資格者証を更新しました。

## スマートグリッドのキーとなる 可変速揚水発電所

株式会社 古川組 営業部 奥山 努

カーボンニュートラルやSDGsと最近では、再生可能エネルギーへの転換に注目されており、風力・太陽光発電などが話題にあがりますが、私が見学した最新の水発電所である京極発電所でのスマートグリッドのキーとなる可変速揚水発電所を紹介いたします。

揚水発電は夜間の余剰電力で大量の水をくみ上げ、日中などの電力需要が大きいときにくみ上げた水で発電するものとして開発されました。電力を供給する送電網では電力消費量が発電量を上回れば周波数は低下し、逆に、電力消費量が下回れば周波数は上昇して接続機器の故障等を引き起こすことがあります。このため、常に周波数が一定となるように、消費側の増減にあわせて刻々と周波数を調整するよう

に発電機群を制御することが安定な送電網構築には求められています。その手段のひとつとして揚水発電を進化させた可変速揚水発電が1990年に世界で初めて日本で商用運転されました。

国内で最新の可変速揚水発電所として北海道電力の京極発電所があります。写真1が建設中の京極発電所で、この発電所建設の技術的な特徴としては、①上部調整池のアスファルト層構成、②GPSアンテナと3D-CADを搭載したIT施工システムの利用、③常温で施工可能な水工フォームドアスファルトの利用（世界初）、④安定した電力供給のための可変速発電機への半導体素子IEGTの採用（日本初）などがあげられます。



写真1 建設中の京極発電所 上部調整池(2012年9月撮影) (中央部が取水口)



写真2 京極発電所全景（上が上部調整池、下が京極ダム調整池）

北海道電力Webサイト([https://www.hepco.co.jp/energy/water\\_power/kyogoku\\_ps.html](https://www.hepco.co.jp/energy/water_power/kyogoku_ps.html))

また、写真2が完成後の全景となります。北海道虻田郡京極町北部の台地に設置されたプール形式の上部調整池、京極町を流れる尻別川水系ペーナ川上流部に設置された京極ダム（下部調整池）間の総落差約400mを利用して、最大出力60万kW（20万kW×3台）を発電する純揚水式発電所です。尚、1号機は2014年10月、2号機は2015年11月に運転を開始しました。

京極発電所は、刻々と変動する電力需要に対し系統の周波数を一定に保つよう柔軟に運転調整ができる可変速揚水発電システムを採用していることに加え、周波数が急激に変化した場合に自動的に発電を開始して周波数を調整する緊急起動機能を備えてい

ることも大きな特徴となっています。太陽光や風力などの再生可能エネルギーの導入量が増えると、天候の変化で著しい供給力の変動が生じます。そうした変動への対応が可能となり、その不安定な電力供給を補う手段として、蓄電池とやらんで電力の流れを供給側・需要側の両方から制御し、最適化できるスマートグリッド（次世代送電網）の中核をなす施設として電力品質の維持に大きく寄与しています。



# 30m<sup>3</sup>級 グラブ浚渫船兼起重機船 「第一龍王丸」

大旺新洋株式会社

要 旨：「第一龍王丸」は、永年の浚渫施工実績を誇る当社がその叡智を結集し建造したグラブ浚渫船兼起重機船である。本船は、「施工性」・「環境性」・「安全性」・「居住性」の向上を図り、信頼性の高い施工を可能とした。さらに、環境面でもIMO NOx二次規制に対応した環境対応型エンジンはじめ最新機能を複数搭載し、海洋作業環境にも配慮した本船の特徴を紹介する。

キーワード：最新浚渫施工管理システム、水平掘装置、ポンプジェット式スラスト、環境対応型エンジン、生分解性オイル

## 1. はじめに

浚渫工事を取り巻く環境は、令和の時代に入り、港湾法の基本方針の見直し・変更が発表されたところであり、今後、港湾の中長期政策『PORT 2030』のとりまとめを契機として基本方針が見直され、戦略的な港湾整備事業の明確化により大深度の航路浚渫・維持が予想されます。

「第一龍王丸」は、これらの事業に貢献できるように建造されたグラブ浚渫船兼起重機船である。

以下に本船の主要諸元および特徴を説明する。

## 2. 主要諸元

### 2.1 浚渫仕様

直巻能力		110ton
グラブバケット	軟土盤用	30m <sup>3</sup> /66ton
	中硬土盤用	15m <sup>3</sup> /80ton
	硬土盤用	10m <sup>3</sup> /90ton
	平底幅広型	30m <sup>3</sup> /60ton
巻上速度		0～60m/min
巻下速度		0～80m/min
浚渫深度		水面下60m (全揚程66m)
水平掘装置	ディスクブレーキ制御	(1cm制御)



写真-1 「第一龍王丸」全景

# 会員作業船紹介

浚渫施工管理装置	SV-Navi
タブレット式バーチャルブリッジモニター	
超音波測深装置	SV-Sonar(SV-1000)

## 2.2 起重機仕様

主巻・最大定格総荷重	75ton×32.8m
作業半径	18.3~36.2m (ジブ角度30°~70°)
最大揚程	水面上30m
補巻	9.4ton

## 2.3 一般主要仕様

ジブ長さ	35m(30m+5m)
原動機	新潟原動機(株) 6L28HLX 2206kW (3000ps)/750rpm *IMO Nox二次規制対応
動力伝達方法	巻上・巻下/トルクコンバーター 旋回・起伏/油圧
旋回速度	0~1.2rpm
起伏ロープ速度	0~75m/min
ワイヤーロープ	起伏φ35.5mm 支持φ52.0mm 開閉φ52.0mm 主巻φ31.5mm 補巻φ22.0mm

## 2.4 主要寸法

長さ	65.0m
幅	24.0m
深さ	5.0m/5.5m

## 2.5 タンク容量

バラスタタンク	船尾部	230m <sup>3</sup> ×2か所 140m <sup>3</sup> ×2か所
清水タンク		150m <sup>3</sup> ×2か所
冷却水タンク		100m <sup>3</sup> ×2か所
燃料タンク	重油	220m <sup>3</sup> ×1か所

## 2.6 電力設備

主発電機	500KVA×220V×60Hz 2台 *IMO Nox二次規制対応
補助発電機	125KVA×220V×60Hz 2台

## 2.7 スラスト装置

ポンプジェット	2台 423KW/2084rpm/3.3ton・302/2616rpm/2.0ton *IMO Nox二次規制対応
---------	---

## 2.8 甲板機械

スパッド装置	固定式吊下げ型 φ1300×40m 3基
操船ウインチ (油圧)	

チェーン	40/20ton×10/20m/min 4台
ワイヤー	36/16ton×12/24m/min 4台
雑用ウインチ (油圧)	10/5ton×15/30m/min 2台

## 2.9 その他装置

油水分離装置	0.5m <sup>3</sup> /h 1台
汚水処理装置	32人用
生ゴミ処理機	8人用
モニターカメラ装置	
回航用 クレーン前部・後部	各1台
操船ウインチ	4台
スパッド	3台
クレーン関係	4台

# 3. 本船の特徴

## 3.1 最新鋭の施工

### (1) 浚渫施工管理システム

i-Constructionに対応する機能を有する最新型施工管理システム「SV-Navi」は事前測量情報と浚渫施工後の海底地形を重ね合わせることが可能であり、超音波測深システム「SV-Sonar(SV-1000)」もまたソナーによる測深結果により施工前の測深データを重ね合わせた3次元表示が可能である。



写真-2 SV-Navi

### (2) 深度補正装置

船体傾斜・ジブ角度・旋回角度等に生じる誤差の補正を行い正確な深度を測定できる「深度補正制御機能」と1cm制御を可能とした「水平掘装置」により高精度の薄層浚渫が可能である。

### (3) 長大スパッド構造

大深度の施工を可能とするため直径1300mm・全長40mの安定ある3本スパッド構造とした。全長を40mとしたことでスパッド打設時には最大水深 -35 mまで施工できる。

#### (4) 「機動力」の向上

船首部3トン型、船尾部2トン型のスラスト力を有する「ポンプジェット式スラスト」及び船尾配置の押船（2000ps）を併用することで自由自在な操船が容易となり、避難場所への移動の短縮・浚渫位置へ正確な移動が可能である。



写真-3 ポンプジェット式スラスト

また、油圧ポンプユニットを4基搭載し、高出力化を図ることによりスパッド設置・撤去時の作業時間の短縮できる。

#### (5) ディーゼルエンジンの性能

船用主機エンジンを2基搭載することでエンジントラブルによる施工の休止を回避し、クレーンの主機エンジンを3000psとしたことで浚渫作業時、負荷の少ない余裕のある施工が可能である。



写真-4 ディーゼルエンジン(主機)

#### (6) クレーン使用時における作業性向上

基本ジブ長を通常より延長、更に「補助ジブ」を備えることにより、高揚程/ロングリーチを実現。

#### (7) 小型クレーンの増台

居住区（2階天井部）の「小型クレーン」に加え、新たに甲板上へ設置することにより、甲板上での作業性の向上、また岸壁側との荷物の搬入・搬出が容易となる。



写真-5 小型クレーン(甲板部)

### 3.2 未来型の環境対策

#### (1) 環境対応型エンジン

本船に搭載した原動機（クレーンエンジン・船用主機エンジン等）は、IMO Nox二次規制対応型である。



写真-6 ディーゼルエンジン(クレーン)

#### (2) 生分解性オイル

使用する作動油は、環境にやさしい「生分解性オイル」を使用。このオイルは予期せぬ事故等により海面に漏洩した場合、有機物が微生物により分解され、無機化される。

#### (3) 産廃物処理装置

船内の廃棄物を適正に処理できる油水分離装置、汚水処理装置、生ゴミ処理機を配備した。



写真-7 生ゴミ処理機



# 会員作業船紹介

## (4) クレーン騒音対策

クレーンエンジンの排気には、最新型超低騒音真フラ（74dB対応型）を採用。また、操作室・機械室内および旋回台下全面に防音材を設置し騒音を削減している。

### 3.3 安全対策

#### (1) 監視モニター

広範囲かつ細部の多様性ある監視を目的に操船ウインチ部4台、スパッド部3台、クレーン前・後部各1台、その他4台の「監視モニター」を設置している。

#### (2) 土運船等接舷時の事故防止対策

土運船がアンカーチェーンに接触しないように水深確保ができる格納式アンカーラック構造の「昇降式チェーンガイドローラー」を設置することにより、接舷時の事故防止対策が取れる。



写真-9 昇降式チェーンガイドローラー

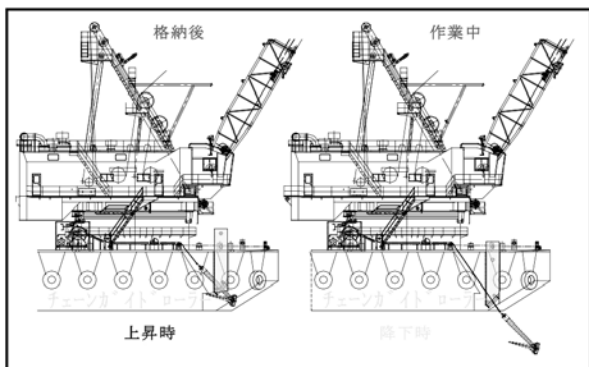


図-1 昇降式チェーンガイドローラー

#### (3) 緊急救命時対策

海上における救命応急手当を目的に「AED」を導入。

#### (4) 機関室火災時対策策

機関室の予期せぬ火災発生に備え「機関室噴霧

式消火装置」を装備。また、火災等により発電機が使用不能になることを想定し、防音型発電機を居住区に設置し、消火装置の電源確保、居住区の電気供給にも併用可能としている。

#### (5) 油等流出対策

自船・他船を問わず油・燃料のりゅうしゅつに備え「オイルフェンス巻取機」を設置し、迅速なオイルフェンスの展張が可能としている。



写真-8 オイルフェンス巻取機

#### (6) 防寒・防暑対策

船首クレーンポスト前部に「休憩所」を配置し、測量要員の防寒・防暑に対応している。



写真-9 休憩所

## 4. おわりに

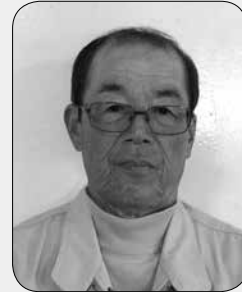
「第一龍王丸」は、令和元年9月24日に完工式を迎えることができました。起工から完工に至るまで御協力頂いた関係者の皆様方に本誌を借りて御礼を申し上げます。

「第一龍王丸」が今後、本船の性能を存分に発揮し、港湾整備・海洋開発事業で活躍することを望みます。

(文責: 森 正樹)

## アジア建設工業株式会社

## 川本 伸 司



## プロフィール

- 出身地 島根県
- 生年月日 昭和28年1月19日
- 職 責 船団長
- 船 団 起重機船兼グラブ浚渫船 第20アジア号  
(全旋回式80t吊クレーン兼5.0m3浚渫船 長さ40m 幅15m 深さ3.0m)  
引 船 第17アジア丸 (1,100PS)  
揚 船 第5アジア丸 (380PS 3t巻)

## ●経歴(取得資格)

昭和57年 9 月 入社  
 平成 8 年12月 海上起重作業管理技士取得  
 同 船団長  
 平成25年12月 登録海上起重基幹技能者取得

境港外港中野地区岸壁(-12m)築造工事(その2)  
 境港外港竹内南地区岸壁(-10m)築造工事(その5)  
 浜田港福井地区防波堤(新北)工事

## ●今後について

第20アジア号のクレーンオペレーター兼船団長として山陰地方を中心に多くの漁港・港湾整備に携わって参りました。

いままで培った経験と知識を次の世代へ承継し、技能人材の育成と指導に力を入れていくとともに、安全方針「安全はすべてに優先する」の基本理念のもと無事故無災害で作業を行っていききたいと思います。

## ●主要工事实績

出雲空港拡張工事  
 江津改修工事  
 中海干拓事業 中浦水門撤去工事  
 斐伊川水道建設工事業業穴道湖湖底管布設工事  
 中海細井沖浄化覆砂工事  
 中海下意東沖覆砂工事  
 鳥取港航路泊地浚渫(鳥取砂丘保全)工事(2工区)



## 本部活動

### ◇第95回理事会

令和3年10月18日（月）、東京都千代田区「都市センターホテル」において第95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3年度事業活動状況報告

報告事項② 令和3年度収支予算中間報告

第1号議案 令和3年度港湾局長要望書について

令和3年11月11日

### ◇支部長会議

1. 令和3年度港湾局長要望について
2. 令和3年度協会活動について

令和3年11月12日

### ◇試験委員会幹事会

1. 試験問題の採点

令和3年11月19日

### ◇試験委員会

1. 令和3年度講習試験等結果について
2. 令和3年度登録基幹技能者等更新講習結果について
3. 令和4年度試験・講習会日程について

## 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22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3年12月22日 10:30～11:30

場所：東北地方整備局 会議室

東北地方整備局から大野副局長、木本港湾空港部長をはじめ9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10名が出席致しました。

菅沼常任委員長、細川支部長及び大野副局長の挨拶に続いて、木本港湾空港部長から「港湾を取り巻く最近の情勢」という情報提供を頂きました。これに引き続き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に関する件
2. 作業船係留場所確保に関する件
3. 工期設定に関する件
4. Bランク向け発注工事の増加に関する件

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。



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3年12月6日(月)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、衛藤港湾空港部長をはじめ7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ました。関東支部からは、新型コロナウイルス感染症対策の一環として、人数を減らしてほしいとの依頼があり、鳥海支部長以下副支部長のみのお出席となりました。

開会の冒頭に、鳥海支部長、菅沼常任委員長の挨拶が続いて、石橋副局長の挨拶があり、衛藤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、衛藤港湾空港部長よりご回答いただきました。さらに自由討議においては、工事工期の適正な確保について、作業船の係留場所の確保について、作業船の建造について発注から引渡までに現在長期間かかるためカーボンニュートラルへの対応を含め中長期見通しがあれば作業船の新規建造が難しい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. 港湾工事における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、令和3年12月8日(水)に新潟市の新潟グランドホテルで北陸地方整備局(岸弘之次長・鎌田一郎港湾空港部長ほか)と意見交換会を行いました。

北陸支部長からは、冒頭「カーボンニュートラルポートの形成や洋上風力発電などで会員の作業船の活躍の機会が増えることを期待しています。会員各社が見通しを立てて安定した事業展開ができるよう引き続き予算の確保をお願いいたします。」とあいさつがあり、岸弘之次長からは、「北陸港湾空港ビジョンの構想実現に力を入れる。」旨のご発言がありました。

引き続き、北陸地方整備局幹部(伏木富山港湾事務所・金沢港湾空港整備事務所・敦賀港湾事務所各事務所長はWEB参加)と、海上工事での働き方改革や入札契約制度などを中心に意見を交わしました。北陸支部からの個別要望案件については、鎌田港湾空港部長から丁寧で

前向きな回答をいただき、短い時間ながらも対面形式で有意義な意見交換の場となりました。

海技協本部からは、寄神茂之会長および野澤専務理事に出席していただき、ありがとうございました。＝来年度の意見交換会は、令和4年12月6日(火)に開催する予定。



北陸地方整備局との意見交換会

## 中部支部

### ◇中部支部総会を開催

令和3年度当中部支部総会については、コロナ感染予防対策の為書面決議となりました。

議案としては以下の通りです。

第1号議案 令和2年度事業報告について

第2号議案 令和2年度決算書・監査報告について

第3号議案 令和3年度事業計画(案)について

第4号議案 令和3年度予算書(案)について

第5号議案 役員改選について

第1号議案から第4号議案まで原案どおり可決承認されました。

第5号議案については現役員の留任が承認されました。

### ◇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3年12月2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全国浚渫業協会東海支部と合同で開催いたしました。

出席者は中部地方整備局からは天野雄介副局長、山本大志港湾空港部長ほか5名の出席を戴き、当協会からは野澤良一専務理事、佐野茂樹中部支部長ほか4名が出席しました。

全国浚渫業協会東海支部小島支部長、天野雄介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。

- ・港湾海岸事業予算の確保のお願い。
- ・地域の作業船保有業者の元受け受注機会の確保のお願い。
- ・船舶機械の稼働実態に応じた積算対応の改善。
- ・作業船保有に関わる評価点の改善

## 近畿支部

### ◇近畿支部総会を開催

近畿支部では第11回総会を令和3年11月8日(月)に神戸貿易センタービルステラコートにて開催しました。

新型コロナウイルス感染拡大防止のため各社1名の出席とし、例年開催されていた懇親会は中止としました。

総会は本部より寄神会長 野澤専務理事のご臨席をいただき、会員20名の内15名の出席のもと行い、議案については原案通りに承認されました。

総会后、本部野澤専務理事より本部の取り組みと活動

状況をご報告いただきました。

昼食後、講演会が開催され近畿地方整備局 副局長 中村 晃之様より「近畿の港湾に関する主な動き」と題して近畿における港湾関連事業や、働き方改革、生産性の向上等についてのご講演を賜りました。

#### 総会次第

#### 一、開会挨拶 近畿支部長 寄神裕佑

#### 一、議 事

##### 1. 議長選出

##### 2. 議案

第1号議案 令和元・2年度活動報告

第2号議案 令和元・2年度収支決算承認の件

第3号議案 令和3・4年度活動計画案承認の件

第4号議案 令和3・4年度収支予算案承認の件

第5号議案 役員の任期満了に伴う改選の件

#### 一、報告事項

本部活動報告(野澤専務理事様)

新規会員紹介(株式会社関海海事工業所)

関社長様ご挨拶

#### II 講演会

「近畿の港湾に関する主な動き」

近畿地方整備局 副局長 中村晃之様



近畿支部総会

#### ◇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3年12月17日(金)に国土交通省近畿地方整備局との意見交換会を行いました。

近畿地方整備局からは中村副局長 上原港湾空港部長をはじめ10名のご出席をいただき、また、日本海上起重技術協会本部より寄神会長 野澤専務理事 菅沼常任委員長 小谷事業委員長をお迎えし、近畿支部からは寄神支部長含め理事幹事併せて7名の出席のもと、神戸地方合同庁舎3階会議室にて行われました。

寄神支部長及び近畿地方整備局 中村副局長の挨拶に続き、近畿支部各役員より要望事項の説明を行いました。

それに対し上原港湾空港部長より回答があり、それらの事項に対して活発な意見交換が行われました。

最後は本澤副支部長の挨拶で締めくくり、有意義な意見交換となりました。

#### 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. 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. 実態を反映した発注に対する要望

1)積算基準の見直しと積算の適正化

2)適切な工期・価格とするための地方公共団体との連携強化

##### 3. 下請け価格適正化を図るための発注者の関与強化

##### 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

#### III 海上工事における働き方改革と担い手確保について

1. 適正な工期・価格となる制度・運用の改善

2. 「働き方改革」「担い手育成・確保」に関する当局の取り組み(各種試行等)に関する要望



3. 船舶損料の見直し
4. 作業船係留場所、避泊水域の確保
5. プレキャスト化の推進など海上工事技術の活用による「生産性の向上」
6. 中小事業者のICT活用に対する支援



近畿地方整備局との意見交換会



中国支部

#### ◇中国地方整備局と意見交換会を開催

中国支部では令和3年12月7日(火)、中国地方整備局との意見交換会を開催いたしました。コロナウィルス感染防止を考慮して、オンライン(Teams)による意見交換会を行いました。

中国地方整備局、本局からは、中崎副局長ほか8名、各港湾空港整備事務所長も参加をいただきました。

当協会からは会員9社が参加し、本部より寄神会長、野澤専務理事、菅沼常任委員長にも参加をいただきました。

オンライン意見交換会の開会として、深山中国支部長の挨拶、中国地方整備局からは中崎副局長が挨拶を行い、石原港湾空港部長より中国地方整備局の事業概要等の説明を行っていただきました。

最後に寄神会長に挨拶を行っていただき、閉会しまし

た。

中国支部からの要望事項及び回答、そして意見交換に至るまで、オンラインではありましたが比較的スムーズに協議ができたのではないかと思います。

この度の要望内容は次の通りです。

1. 回航、えい航費について
  - ・ 回航、えい航費は、回航証明書に基づき柔軟に変更対象として欲しいことを要望
2. ICT浚渫工の機械損料の計上について
  - ・ ICT施工の場合は、必要機械経費を計上、見直しを行って欲しいことを要望
3. 作業船の稼働が見込める事業費の確保について
  - ・ 企業として中長期経営計画を立てることができるよう、作業船が稼働する事業費の確保の要望
4. 全現場において4週8休が取得できる工期の確保について
  - ・ 全現場で4週8休が確保できるために、工期の見直し調整を行ってもらうよう要望
5. 船舶損料の見直しについて
  - ・ 基礎価格を含めた損料のさらなる改定を要望
6. 材料設計単価について
  - ・ 少量、小規模工事の施工、材料単価が実勢と合わないため都度、歩掛見積を採用してもらうよう要望



中国地方整備局との意見交換会

## ●お知らせコーナー●

### 1

#### 安全啓蒙ポスター 配布のお知らせ

毎年度「安全ポスター」を作成し、作業員一人一人の意識向上、啓蒙に役立つこと、及び海上起重作業船団の更なる安全運航に寄与することを願うものであります。

##### 会員への配布

「安全ポスター」は、会員には5部配布し、また発注関係官公庁にも配布しております。なお、部数に余裕がありますので、増配布を希望される会員は協会事務局へ申し出て下さい。



「安全ポスター」

### 2

(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3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3年12月1日)

##### 〔協会活動〕

- 令和3年度国土交通省港湾局長要望書(令和3年11月11日)
- 本部活動報告(令和3年11月期)

### 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拡大予防に向けた協力継続のお願いについて(令和3年10月11日)
- 港湾空港建設事業の新型コロナウイルス感染症の感染拡大予防ガイドライン(令和3年11月1日)
- 年末年始の感染拡大を防ぐために(尾身会長談話)(12月23日)

(注)会員専用ページは、随時更新しておりますのでご利用下さい。

「会員専用ページ」を開くためには「ユーザー名」と「パスワード」が必要です。当協会事務担当者にお尋ね下さい。

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2022.1 VOL.142



禁無断転載

発行日 令和4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

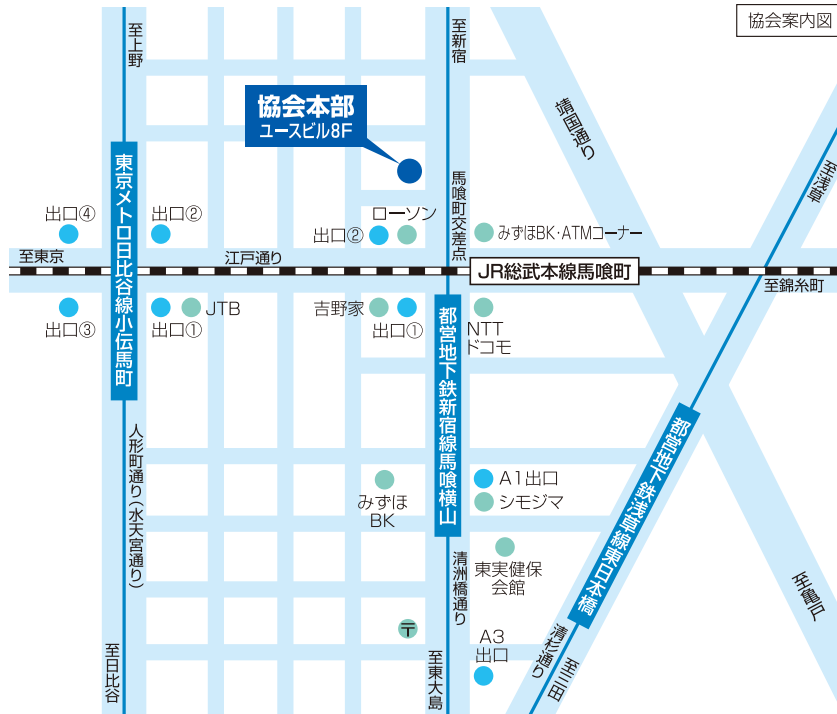
ユースビル8F

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 <a href="http://www.kaigikyo.jp/">http://www.kaigikyo.jp/</a> E-mail honbu@kaigikyo.jp
北海道支部	〒065-0019 札幌市東区北19条東7丁目2-10 藤建設(株)札幌支店内 TEL 011-721-9800
東北支部	〒030-0821 青森市勝田2-23-12 (株)細川産業内 TEL 017(723)1451
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
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
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
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
中国支部	〒723-0016 三原市宮沖1-13-7 山陽建設(株)内 TEL 0848(62)2111
四国支部	〒781-0112 高知市仁井田1625-2 大旺新洋(株)内 TEL 088(847)2112
九州支部	〒808-0021 北九州市若松区響町3-1-33 (株)白海内 TEL 093-751-0350
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