

海技協会報2024.1
VOL.

150

マリン・ プロフェッショナル

Japan Marine Construction
Engineering Association



CONTENTS



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 斉藤 鉄夫

・「年頭所感」

国土交通省港湾局長 稲田 雅裕

09 特集

・令和5年度 要望アンケート調査の分析

一般社団法人日本海上起重技術協会 専務理事 野澤 良一

26 協会活動

・令和5年度国土交通省港湾局長要望報告について

・令和5年度「登録海上起重基幹技能者」講習試験結果

・令和5年度「海上起重作業管理技士」講習試験結果

・令和5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

39 会員寄稿「会員の広場」関東支部

・羽田空港周辺について

京浜港湾工事株式会社 代表取締役専務 黒子 貴仁

41 会員作業船紹介㊦ 沖縄支部

・グラブ浚渫船兼全旋回起重機船

「KYOEI 5世」(きょうえいごせい) (30m³、300t 吊)

協栄海事土木株式会社

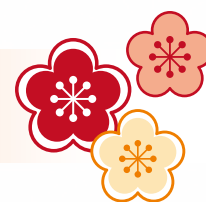
45 海の匠「登録海上起重基幹技能者の紹介」シリーズ㊦九州支部

九州総合建設株式会社 前 正勝

46 マリーンニュース「事務局だより」

52 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6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。

ここ数年、新型コロナウイルスに翻弄されましたが、ようやく呪縛から解放された感があります。港湾関係の各協会が総会を開催する直前の5月8日に、位置づけが「5類相当」に変更されました。もちろん、海技協を含め各協会は、従前行っていた立食パーティーに戻り、出席者が自由に歓談できるようになりました。そして、国民を一喜一憂させていた「本日の新規感染者数」のデータも採らないこととなり、職場に求められる対応も大きく緩和されました。

その後、感染者が増えているとの報道も散発的にはありましたが、規制が強化されることはなく、

夏祭り、盆踊り、花火大会、海水浴など夏のイベントは開催されましたし、国内の旅行者、訪日外国人旅行者の数も以前の水準に戻っています。

もちろん、コロナウィルスが無くなったわけではありません、むしろ、変異を繰り返して感染力はむしろ強くなっているともいわれています。それなのに、コロナの呪縛から解放されたのは、人間の方がコロナウィルスとの付き合い方を見直し、ようやく折り合いをつけることができたということでしょうか。

いずれにしろ、待ち望んでいた日常が戻ってきたことは嬉しいことです。

昨年を振り返ってみます。明るい話題からいきましょう。

昨年は、パリオリンピック・パラリンピックの前年に当たり、出場権をかけた国際スポーツイベントが数多く開催されました。

まず、パリオリンピックとは関係ありませんが、春に野球のワールドベースボールクラシックが開催されました。日本チームは日本で行われた予選ラウンドに快勝し、アメリカで行われた決勝トーナメントでも、メキシコ、そして、野球の本場アメリカに見事勝利し、レベルの高さと底力を見せてくれました。そして、夏には、女子サッカーと、男女のバスケットボール、秋には、男子ラグビーと、男女のバレーボールの国際試合が行われました。

目標のパリへの切符を手にした競技、最後の切符をかけ最終予選にチャレンジする競技、様々で

すが、総じて感じるのは、最近の若い選手のメンタルの強さです。ボールゲームは相手と競うものですが、ピンチになっても動揺せず逆転して勝利をおさめるゲームを何度も見せられました。どの競技の選手も強豪国で武者修行しています。鍛えることの大切さを感じずにはられません。

日本チームの選手たちには感動を与えていただきました。

明るいことばかりではありません。ロシアとウクライナの紛争は収束の気配をみせません。さらには、イスラエルとパレスチナの紛争が勃発しました。こちらは、隣国の武装化する反イスラエル勢力も参戦し戦火が拡大しかねない状況です。さらに、隣国に目を転じれば、弾道ミサイルの発射実験を繰り返す北朝鮮は着実に軍事技術を向上させていますし、台湾に対する中国の強硬な姿勢も心配です。わが国政府においても、有事に備え、港湾及び空港の自衛隊利用を進めており、現に、自衛隊機の民間空港での離着陸訓練が行われています。

平和と安定が第一です。紛争地域においては一日も早い終戦を、そして、戦争が起こらないことを願ってやみません。

加えて、地球温暖化の影響でしょうか、昨年の夏の暑さは尋常ではありませんでしたし、冬になって季節外れの暑い日があったかと思えば強烈な寒波がやってくるなど振れ幅が大きくなっています。

昨年は、大きな台風被害はなかったものの、地震や津波、火山活動などの自然災害には、引き続

き、備えと警戒が必要です。

港湾建設業について言えば、「作業船」がキーワードの施策が進められています。東日本大震災以降は減少割合が緩やかになりましたが、作業船隻数の減少は依然続いており止まりません。加えて、担い手不足から作業船乗組員の高齢化が進んでいます。この2つは、官民を挙げて対応しなければならぬ課題で、「港湾・空港工事の持続可能性を確保するための作業船のあり方」を3月に取りまとめていただきました。そして、7月には、これに示された施策の具体化に向け、「港湾工事の持続可能性確保に向けた作業船に関する官民会議」「作業船乗組員の働き方改革検討会」が新たに設置されました。

海技協は、2つの会議に参加しています。大きくて難しい課題ですが、他の協会とも協力し地道に努力して参りたいと思います。

さて、いよいよ、協会活動を振り返ります。

1つ目は、協会の諸活動、特に、要望活動についてです。

港湾局長要望は、昨年以上に盛りだくさんの内容を要望しました。そして、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5年度港湾局長要望」を参照してください）。また、11月29日を皮切りに、地方整備局と協会支部との意見交換会が始まり、12月中に予



定した8支部全ての意見交換会が終了しました。

意見交換会に出席し、海技協の要望を熱心に聞いていただいた港湾局並びに各地方整備局の皆様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、103名の登録海上起重基幹技能者と93名の海上起重作業管理技士を新たに認定・登録しました。海上起重作業管理技士は、昨年は142名と大幅増えたのですが、また、100名を割りました。資格の名称・位置づけは異なりますが、2つの資格は土木施工管理技士に例えれば、技士補と技士のような関係にあり、登録海上起重基幹技能者を受講するには海上起重作業管理技士の資格を取得することが必要です。まず、会員の皆さんの会社の中にも海上起重作業管理技士を受講できる実務経験年数を有している作業員の方がいらっしゃると思いますので、積極的な受講をお願いします。

一方、更新講習については、402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、忘れずに受講いただきたいと思います。更新講習は、コロナ禍を機会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6割で前年と同程度になりました。コロナに伴う規制はなくなりましたが、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、受講者の利便性向上を図って参ります。

昨年11月29日に補正予算が成立しました。昨年より早い成立です。また、12月22日には、来年度予算の政府案が閣議決定されました。また、海技協も要望していました軽油引取税の免除については、3年間の延長が認められました。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、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。

本年は辰年です。たつ（竜、龍）は十二支の中で唯一空想上の生き物で、権力や隆盛の象徴であることから、出世や権力に大きく関わる年といわれています。また、辰は「ふるう、ととのう」を意味する「振」で、陽気が動いて万物が振動し、草木もよく成長して形がととのった状態を表すと解釈されています。そして、陽の気が動いて万物が振動するので、活力旺盛になって大きく成長し、形がととのう年だといわれています。日本経済は、辰年にあやかり、いよいよデフレからの本格脱却ができるでしょうか。

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いたします。

新年の挨拶



国土交通大臣
斉藤 鉄夫

新年を迎え、謹んで新春の御挨拶を申し上げます。

新型コロナウイルス感染拡大からの3年間を乗り越え、我が国の経済状況は改善しつつありますが、一方で、昨今の物価高や、いわゆる「2024年問題」など、解決すべき様々な課題にも直面しています。

国土交通省の行政分野においても、資材価格や住宅価格、自動車・船舶・航空機等の燃料価格が高騰し、また、物流や建設業における担い手の確保や生産性の向上が喫緊の課題となっています。

国土交通省として、国民生活や事業活動を守る

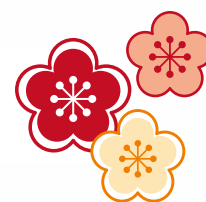
観点から、関係省庁と緊密に連携しつつ、物価高対策、働き方改革、継続的な賃上げへの取組など、迅速かつ着実に必要な対策を進めてまいります。

また、我が国では、気候変動に伴う自然災害の激甚化・頻発化により、毎年のように災害による深刻な被害が発生しています。

今後とも、国民の生命・財産を守るという国土交通省の極めて重要な使命を果たすべく、事前防災対策を含む防災・減災、国土強靱化を強力に推進してまいります。

(防災・減災、国土強靱化)

防災・減災、国土強靱化の取組は一定の効果を発揮してきましたが、対策が必要な箇所も多く残っており、引き続き、防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策に基づき、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、より効率的に対策を進めるためのデジタル化等の取組を重点的かつ集中的に実施してまいります。また、昨年6月、国土強靱化実施中期計画が法定化され、これにより、5か年加速化対策後も、中長期的かつ明確な見通しの下、継続的・安定的に切れ目なく国土強靱化の取組を進めることが可能



となりました。実施中期計画の策定に向けて、施策の実施状況の調査を進めていくなど、関係省庁とも連携し、国土強靱化の取組をしっかりと進めてまいります。

(戦略的・計画的な社会資本整備)

新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響による国際海上コンテナ物流の混乱等も踏まえ、我が国企業のサプライチェーンの強靱化に資する国際基幹航路の寄港を維持・拡大するため、引き続き、「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推進してまいります。具体的には、国内だけでなく東南アジア等からの広域集貨やコンテナターミナルの一体利用、大水深・大規模コンテナターミナルの整備・再編等に重点的に取り組んでまいります。また、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まいります。加えて、地域の基幹産業の競争力強化のための港湾の整備に取り組むとともに、トラックドライバー不足に対応したモーダルシフトの受け皿にもなる内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化、農林水産省と共同での産地と港湾が連携した農林水産物・食品の輸出促進を図ってまいります。

(国土交通分野におけるGXの推進)

我が国の産業や港湾の競争力強化と脱炭素社会の実現に貢献するため、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化や水素・アンモニア等の受入環境の整備等を図るカーボンニュートラルポート(CNP)の形成を推進してまいります。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してまいります。加えて、藻場(もば)・干潟や多様な海洋生物の定着を促す港湾構造物など、「ブルーインフラ」の保全・再生・創出に取り組んでまいります。

本年も国土交通省の強みである現場力・総合力を活かして、国土交通行政における諸課題に全力で取り組んでまいります。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、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
稲田 雅裕

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、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。

昨年末、港湾分野における地域からのご要望を盛り込んだ令和5年度補正予算が成立するとともに、令和6年度当初予算が閣議決定されたところです。税制改正につきましても、要望していた特例措置の延長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。

社会全体をみると、コロナ禍で浮き彫りとなったサプライチェーンの脆弱性、トラックドライバーの労働力不足が懸念される物流の2024年問題、資源

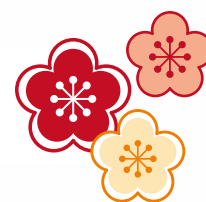
やエネルギーの安定供給、デジタル化、脱炭素社会の実現、激甚化する自然災害への対応、地域の活性化など課題が多岐にわたっております。港湾局という組織をとおして、これらの社会課題を港湾の視点から解決に導けるよう取組んでいきたいと考えております。

1. 国際コンテナ戦略港湾政策

我が国企業のサプライチェーンの強靱化に資する国際基幹航路の維持・拡大は喫緊の課題となっています。このため、国際コンテナ戦略港湾政策に関し、令和6年度から概ね5年程度で取組むべき施策の方向性について現在検討を行っており、本年2月頃に最終とりまとめを予定しております。これまで取組んできた「集貨」「創貨」「競争力強化」について、引き続き、国が前面に立ち、関係者が一丸となって強力に推進してまいります。今後、特に、東南アジア等からの広域集貨やコンテナターミナルの一体利用、大水深・大規模コンテナターミナルの整備・再編等に力点を置いて取組んでいきたいと考えております。

2. 内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化

物流の2024年問題等への対応として、昨年10月に決定された物流革新緊急パッケージにおいて、



内航フェリー・RORO船等の輸送量・輸送分担率を今後10年程度で倍増する目標が定められたところです。港湾局としても、船舶大型化等に対応した岸壁整備や、荷役効率化に向けたターミナルの管理システムの整備などの内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化を推進し、関係部局とも連携し、物流の2024年問題等に対応してまいります。

3. 港湾におけるDXの推進

港湾の競争力強化にも資する港湾におけるDXを加速するため、「ヒトを支援するAIターミナル」の社会実装や、さらなる深化のための荷役機械の高度化等の技術開発を推進します。また、サイバーポートについて、港湾管理分野の運用を本年1月より順次開始し、物流分野・インフラ分野との一体運用を推進します。このような取組により蓄積された情報を、整備の現場でのi-ConstructionやBIM/CIMと有機的に連携させることにより、建設現場での生産性向上、働き方改革、災害時の早期対応などに貢献していきたいと考えております。

4. 港湾におけるGXの推進

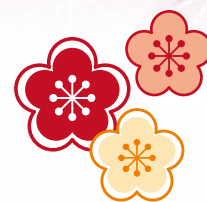
「2050年カーボンニュートラル」等の政府目標の下、我が国の産業や港湾の競争力強化と脱炭素社会の実現に貢献するため、脱炭素化に配慮した

港湾機能の高度化や水素・アンモニア等の受入環境の整備等を図るカーボンニュートラルポート（CNP）の形成を推進してまいります。加えて、藻場・干潟や多様な海洋生物の定着を促す港湾構造物など、「ブルーインフラ」の保全・再生・創出に取り組んでまいります。

再生可能エネルギーの主力電源化の切り札として期待される洋上風力発電については、一般海域における案件形成を進めてまいります。また、昨年4月には、洋上風力発電設備の設置及び維持管理に不可欠な基地港湾として、新たに「新潟港」を指定しました。今後も洋上風力発電の案件形成の状況や技術開発動向等を踏まえ、基地港湾の計画的な整備を進めてまいります。

5. 国民の安全・安心の確保

我が国では高潮・高波・地震等による被害が近年も発生していること、巨大地震・津波の発生や気候変動に伴う台風強大化等が危惧されていることを受けて、昨年7月に交通政策審議会から「気候変動等を考慮した臨海部の強靱化のあり方」を答申いただきました。これを踏まえ、気候変動に適応していくための官民協働での高潮・高波対策や、そのための技術基準の改訂、切迫する地震・津波対策など、防災・減災、国土強靱化を引き続き推進してまいります。



また、昨年7月、名古屋港のコンテナターミナルへのサイバー攻撃によるシステム障害により物流に大きな混乱が生じた事案を踏まえ、港湾機能が安定的に提供されるよう、その情報セキュリティ対策の強化を図ってまいります。

6. クルーズ再興に向けた 訪日クルーズ本格回復への取組

昨年3月、コロナ禍で停止していた我が国での国際クルーズが本格的に再開し、令和5年の寄港回数はコロナ前ピークの約6割まで回復しました。引き続き、各地の皆様と連携し、クルーズ船の受入環境整備や寄港促進の取組、地域経済効果を最大化させるための取組、地方誘客促進の取組を推進し、経済の活性化や賑わいの創出に努めてまいります。

7. 個性をいかした地域づくりと 分散型国づくり

港湾は、地域の雇用と経済を支え、産業の国際競争力を向上させる重要なインフラです。国際バルク戦略港湾をはじめとする民間投資の誘発や、集積した産業の効率化に資する港湾の整備を重点的に推進してまいります。

また、「みなと」を核とした賑わいの創出により、地域の活性化や人々の交流を促進し、また、来訪される方が地域の魅力を体験し発信していただけるような環境整備等に、地域の皆様とともに積極的に取組んでまいります。加えて、新たに導入された「みなと緑地PPP」制度を活用し、民間事業者と連携した魅力的な港湾空間の形成に取り組んでまいります。

最後に、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、素晴らしい一年となりますことを心より祈念し、年頭のご挨拶とさせていただきます。

令和5年度 要望アンケート調査の分析

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、会員アンケート調査を実施しました。調査項目は、入札契約・執行制度、下請契約、働き方改革、カーボンニュートラル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。その結果を集計・分析しましたので報告します。

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235社（アンケート実施時点）を対象としています。
- ②調査期間：令和5年7月5日～7月31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、ほとんどが選択式です。
- ⑤回答率：111社から回答がありました（回答率：47.2%）。

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、同じ様な回答が多数あれば、抜き出して選択肢として集計することです。

Q1. 発注工期の適正性と契約後の対応に関する質問【実態】

国から発注された工事の工期は十分だったでしょうか？また、不測の事態に対して工期の延長等をしてくれたでしょうか？実態を問う質問です。

なお、元請の場合と下請の場合は、区分した方が適切な回答が得られやすい、と考え、本年度は、Q1-1. とQ1-2. に区分して質問しました。

また、1社で複数の工事を受注している場合が多いと思われ、複数回答可としました。ただし、記入者の負担軽減のため3件までとしました。

【Q1-1. 元請受注した場合の回答】

選択式で回答（回答数：143）の上、該当者は記述式で回答。

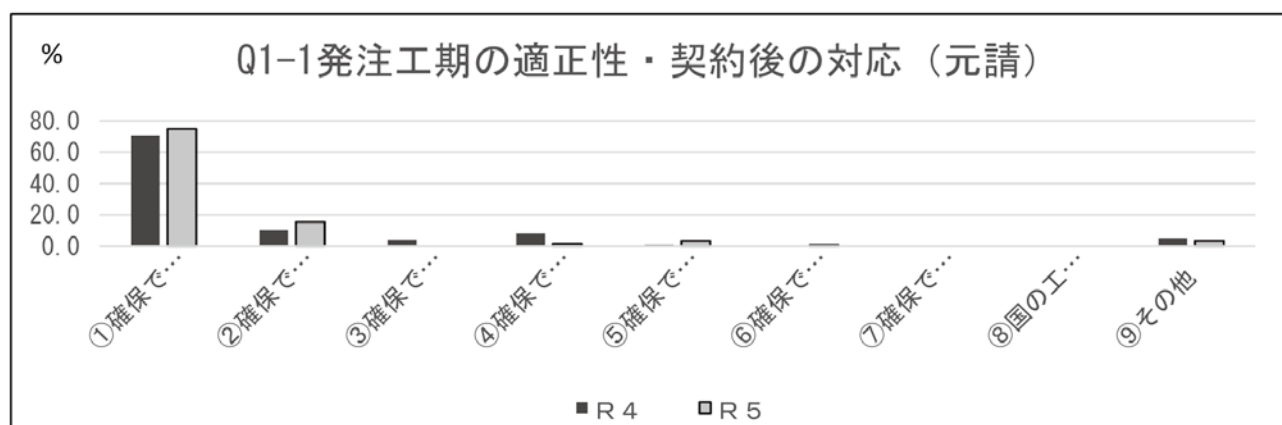
<分析>

回答（選択肢）は、以下の9としました。

- | | |
|---|--------|
| ①十分だった。支障なく休日確保できた。 | 【86】 |
| ②十分だったが、支障が生じ工期延伸され休日確保できた。 | 【18】 |
| ③十分だったが、支障が生じた。工期延伸されず休日確保できず。 | 【0】 |
| ④十分でなく、品確会議で調整し工期延伸され休日確保できた。 | 【2】 |
| ⑤十分でなく、品確会議で調整し他の方法で休日確保できた。 | 【4】 |
| ⑥十分でなく、品確会議で調整し他の方法を採用することとなったが、
「承諾」で実施し、休日確保できた。 | 【1】 |
| ⑦十分でなく、品確会議で調整したが認められず休日確保できず。 | 【0】 |
| ⑧国の工事には元請・下請どちらも参画していない。 | 【28】外す |
| ⑨その他（①～⑧以外）。 | 【4】 |

※全回答数から、⑧を引いた115回答で割合を算出しました。

なお、本質問は、昨年度も実施しており、R4、R5を並記します。



<考察ほか>

○昨年度から、①～③の工期が十分に与えられている、が多かったが、更に、改善されました（85→90%）。元請受注では、与えられた工期は十分な場合が多数です。

○アクシデントが生じた場合や、契約時点で工期が足りなかった場合も、「工期延伸」や「その他の方法」でほぼ休日確保でき、契約後の対応も適切と推察されます。

○しかし、⑥の承諾で対応が1回答、⑨のその他に「確保できず」が2回答ありました。うち1回答は「工期延伸したが不足したため確保できず」、他の1回答は「確保できないことを合意していた」ものでした。

○さらに、⑨のその他には、「休日確保できたが厳しい状況だった」が2回答ありました。

【Q1-2. 下請受注した場合の回答】

選択式で回答（回答数：141）の上、該当者は記述式で回答。

<分析>

回答（選択肢）は、以下の11としました。

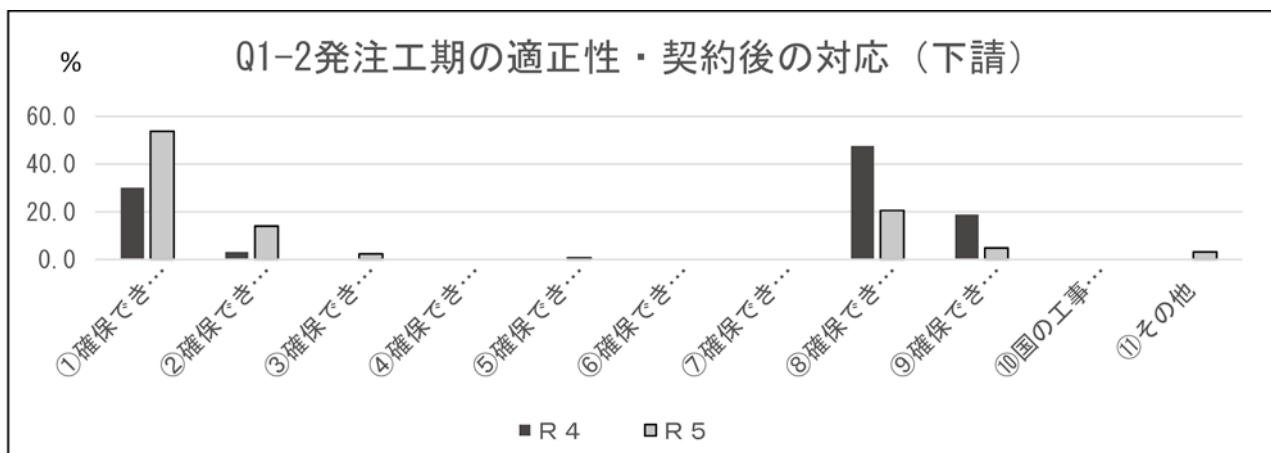
- | | |
|---------------------|------|
| ①十分だった。支障なく休日確保できた。 | 【65】 |
|---------------------|------|

- ②十分だったが、支障が生じ工期延伸され休日確保できた。【17】
- ③十分だったが、支障が生じた。工期延伸されず休日確保できず。【3】
- ④十分でなく、品確会議で調整し工期延伸され休日確保できた。【0】
- ⑤十分でなく、品確会議で調整し他の方法で休日確保できた。【1】
- ⑥十分でなく、品確会議で調整し他の方法を採用することとなったが、
「承諾」で実施し、休日確保できた。【0】
- ⑦十分でなく、品確会議で調整したが認められず休日確保できず。【0】
- ⑧下請で、発注者と元請の調整は知らないが、休日確保できた。【25】
- ⑨下請で、発注者と元請の調整は知らないが、休日確保もできず。【6】
- ⑩国の工事には元請・下請どちらも参画していない【20】外す
- ⑪その他（①～⑩以外）【4】

※全回答数から、⑩を引いた121回答で割合を算出しました。

※その他の中には、「確保できず」が2回答あります

なお、本質問も、Q1-1.と同様に、R4、R5を並記します。



<考察ほか>

- 昨年度に比べ、⑧⑨の「発注者と元請の調整は知らない」が大幅に減りました（67→26%）。これと連動し、①～③の工期が十分に与えられている、が大きく増えました（33→70%）。下請受注でも、与えられた工期が十分な場合が多数です。
- ただし、下請の場合は、「休日確保できず」（③⑨と⑪の2回答の計）が9%と元請の場合に比べその割合が高くなりましたが、それでも昨年の19%から大きく減っており、「適正工期」の浸透が覗えます。
- 休日確保できなかった理由は、⑨では3つ記載され、「荒天の影響」が2回答、「設計変更がスムーズに行われずに現場に待ちが生じた」が1回答でした。
- 同様に、⑪では、「ケーソンの据付が連続工程となった」が1回答、「橋梁の架設が連続工程となった」が1回答でした。この2つは同じ会員からの回答で、休日確保できないことは合意ずみの対応のようです。
- ⑧⑨の「発注者と元請の調整は知らない」が大幅に減りました。下請事業者も含めて工期の情報を共有することが進んだものと思料されます。

Q2. 地方公共団体の発注工期の適正性と契約後の対応に関する質問【実態】

地方公共団体から発注された工事の工期は十分だったでしょうか？また、不測の事態に対して工期の延長等をしてくれたでしょうか？実態を問う質問です。

また、Q1. と同様に複数回答可（3件まで）としました。

選択式で回答（回答数：189）の上、該当者は記述式で回答。

<分析>

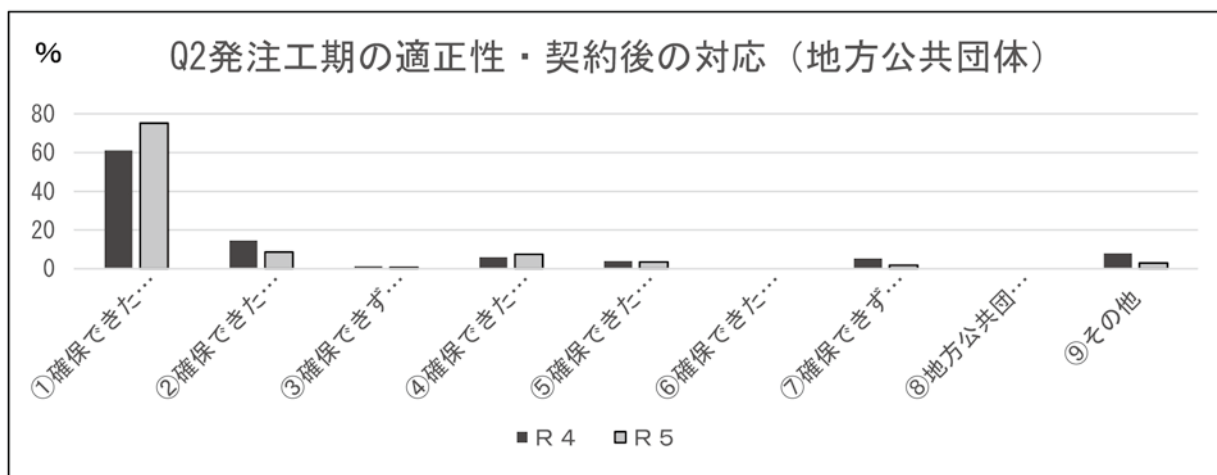
回答（選択肢）は、以下の9つとしました。

- | | |
|--|--------|
| ①十分だった。支障なく休日確保できた。 | 【131】 |
| ②十分だったが、支障が生じ工期延伸され休日確保できた。 | 【15】 |
| ③十分だったが、支障が生じた。工期延伸されず休日確保できず。 | 【1】 |
| ④十分でなく、協議し、工期延伸され休日確保できた。 | 【13】 |
| ⑤十分でなく、協議し、他の方法（発注者負担）で休日確保できた。 | 【6】 |
| ⑥十分でなく、協議し他の方法を採用することとなったが、
「承諾」で実施し、休日確保できた。 | 【0】 |
| ⑦十分でなく、協議したが、認められず休日確保できず。 | 【3】 |
| ⑧地方公共団体の工事は元請受注していない。 | 【15】外す |
| ⑨その他（①～⑧以外） | 【5】 |

※全回答数から、⑧を引いた174回答で割合を算出しました。

※その他は、2つが「休日確保できなかった」との回答でした。

なお、本質問も、Q1-1. Q1-2. と同様に、R4、R5を並記します。



<考察ほか>

○昨年度から、①～③の工期が十分に与えられている、が多かったが、更に、改善されました（77→85%）。地方公共団体でも、与えられた工期が十分の場合が多数です。

○アクシデントが生じた場合や、契約時点で工期が足りなかった場合も、「工期延伸」や「その他の方法」で20%が休日確保でき、契約後の対応も適切と推察されます。

○ただし、地方公共団体（元請）の場合は、「休日確保できず」（③⑦と⑨の2回答の計）が4%と、国（元請）の

場合に比べその割合が少し高くなりましたが、それでも昨年の14%から大きく減っており、「適正工期」の浸透が視えます。

- 記述していただいた休日確保できなかった理由は、⑦で「繰越工事だったため、再度繰越が認められなかった」、⑨で「工期が元々ギリギリであったのに荒天により被災し、工期延伸しても休日確保できなかった」が挙げられています。

Q3. 適正でない下請契約・下請代金に関する質問【実態】

適正でない下請契約・下請代金になっていないでしょうか？実態を問う質問です。選択式で回答（回答数：101）の上、該当者は記述式で回答。

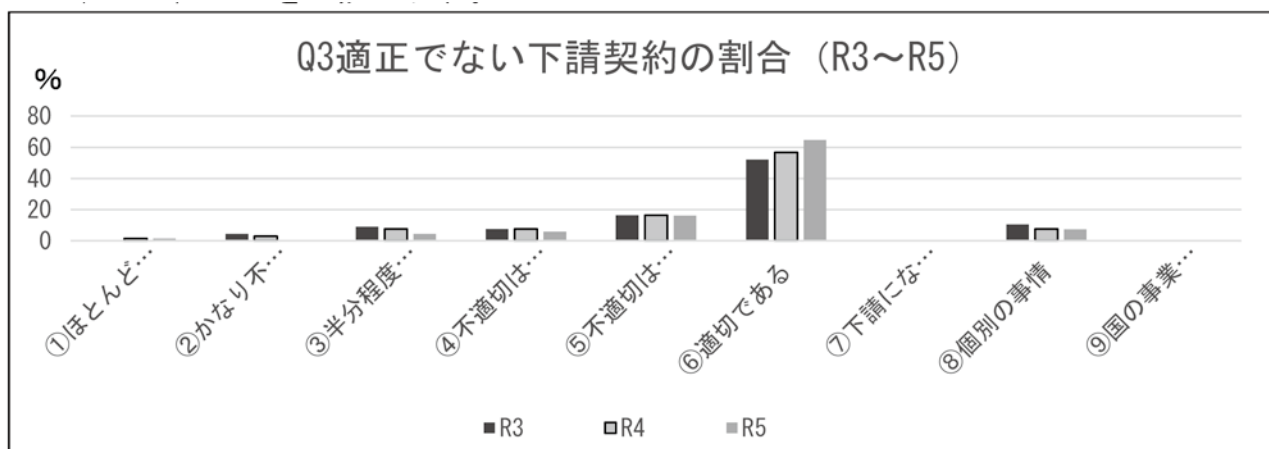
<分析>

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 | 【 0】 |
| ③半分程度（5割程度）の下請契約が適正でない | 【 3】 |
| ④適正でない下請契約は少ない（3割程度） | 【 4】 |
| ⑤適正でない下請契約はほとんどない（1割以下） | 【1 1】 |
| ⑥適正でない下請契約はない | 【4 4】 |
| ⑦下請にはならない | 【20】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 | 【 5】 |
| ⑨国の工事には、元請・下請のどちらにも参画していない | 【1 3】外す |

※全回答数から⑦と⑨を引いた68回答で割合を出しました

なお、本質問は、令和元年度から同じ内容の質問を行う「定点観測調査」ですので、R3、R4、R5を並記します。



<考察ほか>

○アンケート調査の対象年度を過去3カ年（例えば、令和5年調査ではR2～R4を対象）にしています。昨年の調査と今年の調査とは、2年間重複していますので、そのせいかあまり大きな変化は見られません。

○わずかですが、一昨年、昨年、今年と「⑥適切である」が増加していますが、未だに不適切な下請契約は残っています。

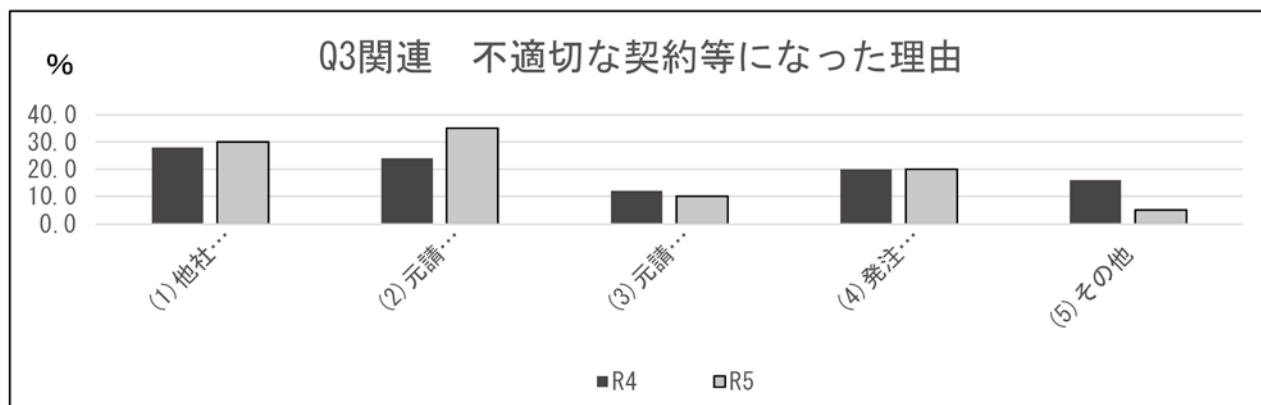
<関連事項の分析>

今年調査でも、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伺いました。①～⑤は19回答ですが、理由を記述していただけたのは16会員、17回答です。

また、「⑧個別の事情があり不適切な契約とは言い難い」も内容を記述していただいております。⑧は5回答ですが理由を記述していただけたのは3回答です。内容を見ると「不適切な下請契約」とは大きな差が無い内容ですので、併せて集計することにしました（計20回答）。

なお、関連事項の分析は、昨年度、今年度ともに、以下のように4つほどのグループに区分できます。よって、R4、R5を並記します。

- | | |
|-------------------------------------|-----|
| ①同業他社との競争が厳しい、 <u>自ら値下げせざるを得ない</u> | 【7】 |
| ②元請（注文者）からの要請、 <u>見積が一部認められなかった</u> | 【6】 |
| ③元請も厳しい状況、無理は言えない | 【3】 |
| ④発注者の積算等に問題がある（作業船損料等） | 【5】 |
| ⑤その他 | 【4】 |



多い理由の上位3つは、「元請の問題」「他社との競争」「発注者の問題」でした。その中で、最も多い「元請の問題」では、「見積が一部認められなかった」との回答が3つあり特徴的です。2番目の「他社との競争」では、値を下げているのは自主的な行動で、工事量が少ないのがその理由のようです。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。3番目の「発注者の問題」では、実態に合わない積算基準の使用や作業船損料が挙げられています。

また、「⑤その他」では、原因が発注者か受注者かはわかりませんが、「設計変更が円滑に行われなため、実行予算計画より3ヶ月も長く作業船・技能者を拘束」と酷い内容の回答がありました。

Q4-1. 諸経費検証モデル工事の契約適正化の効果に関する質問【実態・意見】

諸経費検証モデル工事（以下、「諸経費モデル工事」という。）は、元下関係の「確認強化」に効果的でしょうか？
実感はいかがでしょう？実態と意見を伺います。選択式で回答（回答数：104）の上、該当者は記述式で回答。

<分析>

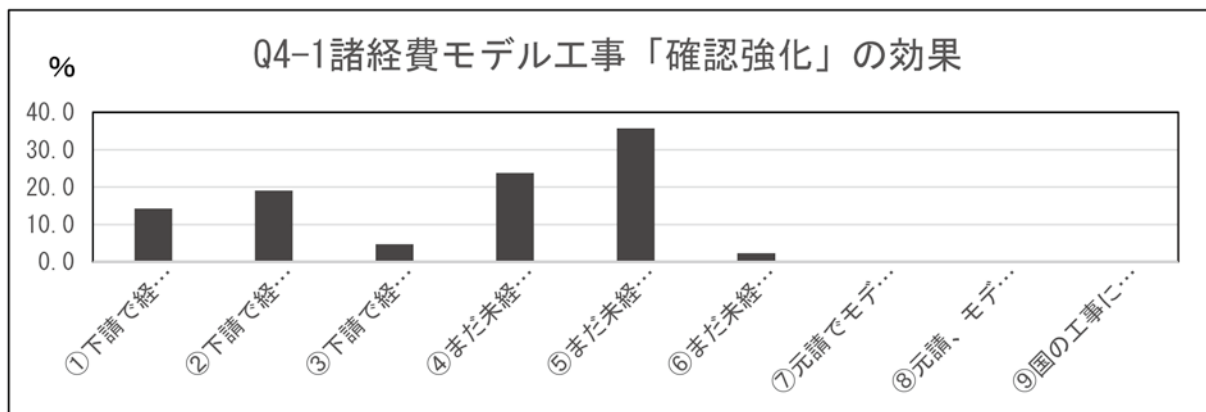
回答（選択肢）は以下の9つとしました。

- | | |
|--------------------------------|--------|
| ①下請の立場で諸経費モデル工事を経験、効果的と思った。 | 【 6】 |
| ②下請の立場で諸経費モデル工事を経験、効果は分からない。 | 【 8】 |
| ③下請の立場で諸経費モデル工事を経験、効果的でないと思った。 | 【 2】 |
| ④諸経費モデル工事を経験はないが、効果的と思う。 | 【10】 |
| ⑤諸経費モデル工事を経験はなく、効果は分からない。 | 【15】 |
| ⑥諸経費モデル工事を経験はないが、効果的でないと思う。 | 【 1】 |
| ⑦元請の立場で諸経費モデル工事を受注した。 | 【 9】外す |
| ⑧元請の立場だが、諸経費モデル工事の受注はない。 | 【42】外す |
| ⑨国の工事には、元請・下請のどちらにも参画していない。 | 【11】外す |

※全回答数から、⑦⑧⑨を引いた42回答（下請の立場での回答）で割合を算出しました。

<考察ほか>

- 主に下請で仕事をする会員で、モデル工事を経験した（①②③）が38%、未経験（④⑤⑥）は62%であり、未経験が多い状況です。一方、今年度は、元請の立場での回答者が多数でした（下請42回答：元請51回答）。
- 「元下関係の確認強化」の効果については、経験、未経験の両方で、「分からない」（②⑤）が最も多く（5割程度）、次いで「効果がある」（①④）（4割程度）、「効果が無い」（③⑥）の回答は少数（1割程度）でした。



- 特に、経験者である①②③の回答者にその理由を記述して貰ったところ、10回答ありました。そのうち、①の回答者である5社の記述を以下に示します。
 - ・諸経費の内訳が明確になるため、元請会社の理解が得られた。
 - ・従来比で所定の割増率の経費は反映していただいた。
 - ・下請契約の書類を発注者が見てくれた。担い手確保の経費や設備投資に回せ、効果が期待できる。
 - ・以前の見積では、「一式」や定額などがあったが、諸経費に関するヒアリング等を経由して経費がアップした。

- ・諸経費内訳を詳細に記載することで不当に低い価格となることがないと感じた。
- 諸経費の内容と金額を見積で示すことは、よい効果が出ているように思います。
- 元請の立場で経験した者(⑦)にも評価を伺いました(4回答)、以下に示します。
 - ・下請業者との調整に手間がかかるため、宣言書の提出を見送った。
 - ・未竣工(継続中)のため、効果的かはまだ判断できません。
 - ・手間がかかる一方で、工期末までにまとめるのは難しい、もっと期間をいただきたい。
 - ・下請に幅広く工事金を渡すという考えは悪くないが、少し強引なやり方だと思います。

<注記>

○諸経費検証モデル工事の実施状況は、令和4年度末時点で、割増しになった件数が非常に少なく下表(港湾局資料「令和5年度直轄工事の実施にむけた取り組み」(R5.3)を基に作成)の状況でした。

PS強化宣言	R4年度竣工	割増可否	件数	備考
未宣言		(×)	34	48%
宣言	未竣工(継続中)	今後決定	24	34%
	竣工	否(×)	8	11%
		可(○)	5	7%
計			71	100%

○一方、本アンケート調査は令和5年7月に実施しています、上表で未竣工(継続中)の工事が完了し、アンケート調査に反映できたものが多くあると思われます。

Q4-2. 諸経費検証モデル工事の実態に関する質問【実態】

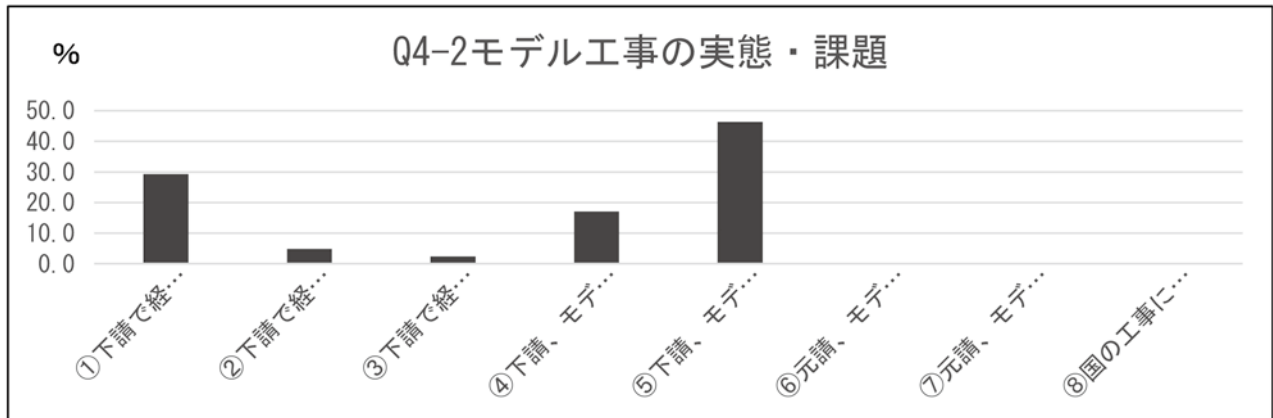
諸経費モデル工事は、令和4年度末時点では、経費の割増しがなされた例が極めて少ない状況でした。現時点で、諸経費モデル工事の実態、適用に向けた課題は何でしょうか?選択式で回答(回答数:89)の上、該当者は記述式で回答。

<分析>

回答(選択肢)は以下の8つとしました。

- ①下請の立場で諸経費モデル工事を経験、割増しを受けた。【12】
- ②下請の立場で諸経費モデル工事を経験したが、割増しを受けず。【2】
- ③下請の立場で諸経費モデル工事に当たったが、「港湾工事パートナーシップ強化宣言」が出せなかった(元請けが出さなかった場合を含む)。【1】
- ④諸経費モデル工事には当たっていない(当たらないのが分かる)。【7】
- ⑤諸経費モデル工事に当たっていないようだ(分からない)。【19】
- ⑥元請の立場で諸経費モデル工事を受注した。【6】外す
- ⑦元請の立場だが、諸経費モデル工事の受注はない。【34】外す
- ⑧国の工事には、元請・下請のどちらにも参画していない。【8】外す

※全回答数から、⑥⑦⑧を引いた41回答(下請の回答)で割合を算出しました。



<考察ほか>

- 本質問は、主に、諸経費モデル工事の経験者に、行ってみてどうだったか?を回答して貰いました。経験した会員は15社です。
- 経験した者は、ほとんどが割増しを受けています(①:12回答)。しかし、割増しを受けなかった者(②:2回答)があり、理由が気になるようです。
- 割増しの使途に対する回答は9回答あり、「一般管理費」「経費」と漠然とした回答が多かったのですが、具体的な内容を記述した回答もありました。
 - ・船舶収支の不足分に充当。
 - ・担い手確保のため、ハローワーク以外の民間求人サイトに登録し、情報発信ができた。また、勤怠システム等の設備投資も検討できた。
 - ・船舶・機械器具の修理資金として積み立てた。
 - ・現場管理費内の管理職員に関する労務費・宿泊費・交通費等が明記された。
- 割増額の妥当性に関する回答は10回答あり、「分からない」「少ない」と批判的意見が半分、「妥当」「増えたので助かる」と肯定的意見が半分でした。
- 発注者が確認してくれた内容の回答は8回答ですが、「細かい内容まで確認してくれた」と肯定的意見が3回答、以下の様な、要望、提案もありました。
 - ・作業船損料について、発注者と元請、元請と一次下請で同じ程度の単価が使われているか確認して欲しい。
 - ・契約変更ごとに各下請業者の率が変わるため、実際の施工による支払いとタイムラグがある。シンプルに最終変更時一括支払いでいかかと思う。
- 港湾工事パートナーシップ強化宣言が出せなかったため、モデル工事が行われていない工事が多かったのですが、その理由を伺いましたが「回答無し」でした。

Q5-1.「労務費見積り尊重宣言」促進モデル工事における適正な下請契約の確認に関する質問【実態・意見】

「労務費見積り尊重宣言」促進モデル工事(以下、「労務費モデル工事」という。)は、元下関係の「確認強化」に効果的でしょうか?実感はいかがでしょう?実態と意見を問う質問です。選択式で回答(回答数:104)の上、該

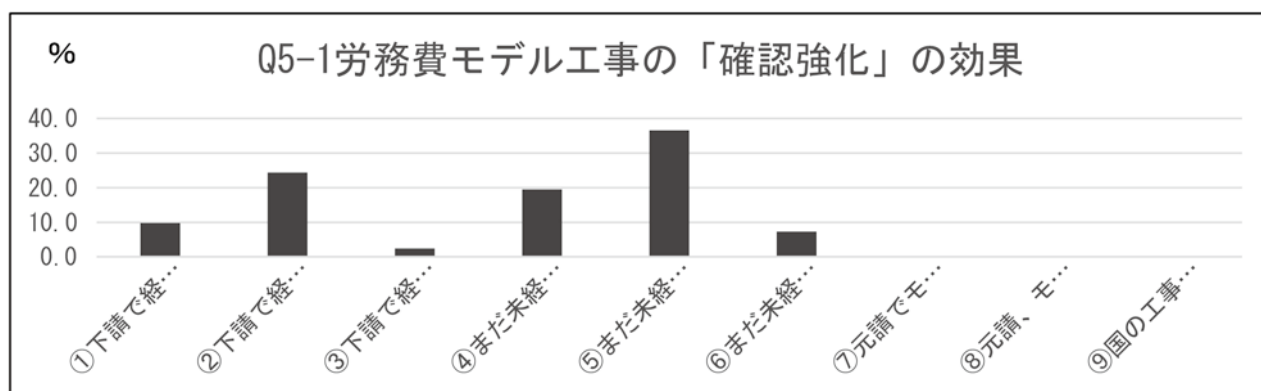
当者は記述式で回答。

<分析>

回答（選択肢）は以下の9つとしました。

- | | |
|--------------------------------|--------|
| ①下請の立場で労務費モデル工事を経験、効果的と思った。 | 【 4】 |
| ②下請の立場で労務費モデル工事を経験、効果は分からない。 | 【10】 |
| ③下請の立場で労務費モデル工事を経験、効果的でないと思った。 | 【 1】 |
| ④労務費モデル工事を経験はないが、効果的と思う。 | 【 8】 |
| ⑤労務費モデル工事を経験はなく、効果は分からない。 | 【15】 |
| ⑥労務費モデル工事を経験はないが、効果的でないと思う。 | 【 3】 |
| ⑦元請の立場で労務費モデル工事を受注した。 | 【 4】外す |
| ⑧元請の立場だが、労務費モデル工事の受注はない。 | 【48】外す |
| ⑨国の工事には、元請・下請のどちらにも参画していない。 | 【11】外す |

※全回答数から、⑦⑧⑨を引いた41回答（下請の回答）で割合を算出しました。



<考察ほか>

- 主に下請で仕事をする会員で、モデル工事を経験した（①②③）は37%、未経験（④⑤⑥）は64%であり、未経験が多い状況です。一方、今年度は、元請の立場での回答者が多数でした（下請41回答：元請63回答）。
- 「元下関係の確認強化」の効果については、経験、未経験の両方で、「分からない」（②⑤）が最も多く（6割強）、次いで「効果がある」（①④）（3割弱）、「効果が無い」（③⑥）の回答は少数（約1割）でした。
- 特に、経験者である①②③の回答者には、その理由を記述して貰ったところ、10の回答がありました。そのうち、②の6社が以下の様に記述しています。「効果は無い」に近い回答が相当含まれています。
 - ・労務費を確認されたが、効果はないと思う。
 - ・特に意見なし。
 - ・何を確認されたか、知らされてないのでわからない。
 - ・発注者による確認を行うことで、今後の反映に期待している。
 - ・効果は感じられない。
 - ・請負契約で施工する以上、あまり意味を感じません。法定福利費の算出くらいかと思います。
- 本事業は、令和2年度から開始され、現状ではA等級の工事およびWTO対象工事で実施、令和4年度の実施件数は148件（予定含む）※とされていますが、元請、下請の双方で、経験者が少ない、という回答になってい

ます。

※港湾局資料「令和5年度直轄工事の実施にむけた取り組み」(R5.3)による

Q5-2.「労務費見積尊重宣言」促進モデル工事における適正な下請契約の確認に関する質問【実態】

発注者は、「労務費見積り尊重宣言」促進モデル工事において、適切な下請契約がなされているか確認をしているのでしょうか?実態を問う質問です。選択式で回答(回答数:113)の上、該当者は記述式で回答。

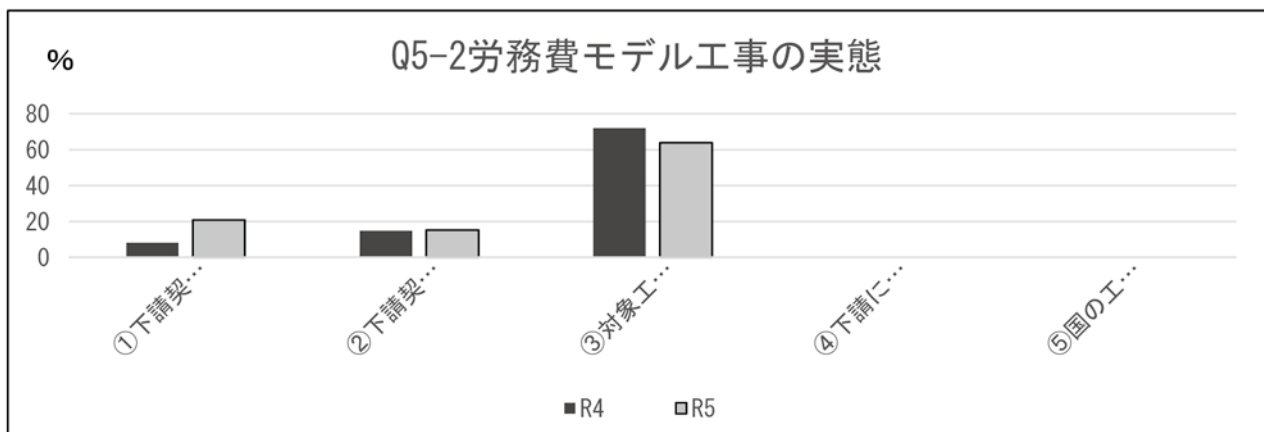
<分析>

回答(選択肢)は以下の5つとしました。

- | | |
|---|--------|
| ①対象工事に下請として参画した、しかも、確認を受けた | 【15】 |
| ②対象工事に下請として参画したが、確認されなかった | 【11】 |
| ③通常は下請として工事に参画するが、対象工事にはあたっていない
(当社は本質問には該当しないようだ) | 【46】 |
| ④下請になっていない | 【47】外す |
| ⑤国の工事には、元請・下請のどちらにも参画していない | 【9】外す |

※全回答数から④⑤を引いた72回答で割合を算出しました。

なお、本質問は、昨年度も実施しており、R4、R5を並記します。



<考察ほか>

○下請の立場で対象工事に当たった者は少なく、③が60%を超えています。

○②の「対象工事に当たっているが確認されていない」が約15%あります、確認されないが事実であれば問題です。

○①の「確認を受けた」との回答は15社で、うち8社が内容を記述してくれていますがほとんどは「労務費単価・その内容」との回答です。少し踏み込んで確認いただいた例が4つあります。

- ・現場条件の変更。
- ・労務単価と作業日数。
- ・労務費単価の妥当性について。
- ・労務費、法定福利費が記載されているか。

○「発注者に確認して欲しい内容」を尋ねたところ、以下の8回答がありました。

- ・見積が尊重されているか。
- ・労務費の計上額。
- ・労務費だけの確認をされても効果は無い。損料等の適正確認が必要。
- ・対象工事かどうか分からない。
- ・一時中止期間等の必要経費。
- ・内容が設計単価程度になっているか。
- ・不稼働日でも従業員の給与が出ていくことを分かっているか確認したい。
- ・発注者の想定する労務者数との差異を確認していただきたい。

○労務費モデル工事のスタート時に「下請契約の適正化には労務費だけの確認では意味が無い」と申し入れ、下請契約全体について確認いただくはずなのですが、実際は労務費以外の確認はなされていないように見えます。

Q6. 諸経費等に関する実態調査に関する質問【実態】

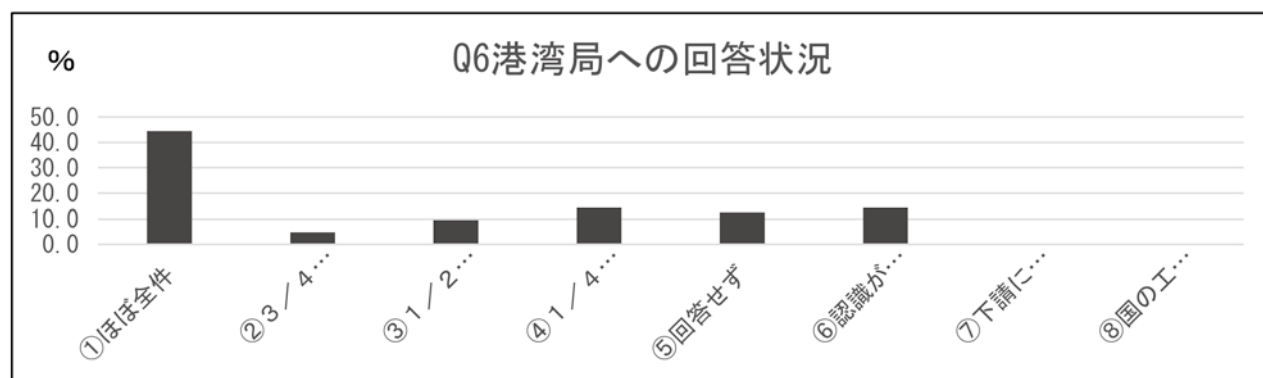
令和4年度の第98回理事会で、「港湾局が行う実態調査に協力する」という決議を行い会長名で会員に通知しました。他方、令和4年度末に、港湾局は、下請になった事業者全てに国の事務所から調査票を配付し、諸経費に関する実態調査を行いました。会員の皆さんは、どの程度回答してくれたでしょうか？実態を問う質問です。選択式で回答（回答数：105）。

<分析>

回答（選択肢）は以下の8つとしました。

- | | |
|-------------------------------------|--------|
| ①下請した工事のほぼ全件について回答した。 | 【28】 |
| ②下請した工事の3／4程度について回答した。 | 【 3】 |
| ③下請した工事の1／2程度について回答した。 | 【 6】 |
| ④下請した工事の1／4程度について回答した。 | 【 9】 |
| ⑤下請した工事があったが回答しなかった。 | 【 8】 |
| ⑥当該調査について認識がなかった（回答していない）。 | 【 9】 |
| ⑦当社は下請けになっていない（該当しない）。 | 【31】外す |
| ⑧当社は、元請・下請を含め、国の工事には参画していない（該当しない）。 | 【11】外す |

※全回答数から⑦⑧を引いた63回答で割合を算出しました。

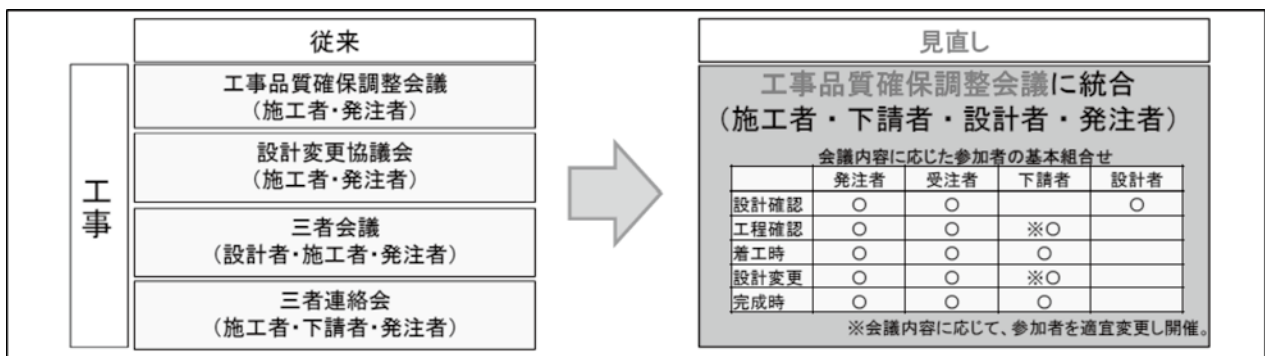


<考察ほか>

- ①ほぼ全件について回答、②3／4程度回答、の2つで約半数となりました。ご協力ありがとうございました。
- ③1／2程度回答、④1／4程度回答、の2つで約25%です。お忙しいでしょうが、同様の調査がありましたらご協力をお願いします。
- ⑤⑥の「回答しなかった」で約25%になりました。「港湾局が行う実態調査に協力する」の理事会決議について、周知不足の感は否めません。より一層、周知に努めて参りますので、同様の調査がありましたらご協力をお願いします。

Q7. 品質確保調整会議の運営に関する質問【実態・意見】

発注者、元請、下請等の調整会議が増えてきたことから、国土交通省港湾局は各種会議の再編を行いました（下図のとおり）。



課題であった「下請業者の品質確保調整会議への参画」は認められましたが、全ての場面でなく、必要に応じて参画することになっています。品質確保調整会議の制度変更は、これから浸透するものと思いますが、現時点の運用実態を調査しました。実態・意見を問う質問です。選択式で回答（回答数：99）の上、該当者は記述式で回答。

<分析>

回答（選択肢）は以下の8つとしました。

①出席すべき会議に招集され出席している。

かつ、会議では発言の機会が十分与えられている。

【26】

②出席すべき会議に招集され出席している。

しかし、会議では発言の機会が十分与えられているわけではない。

【 3】

③出席すべき会議に十分出席できているとは感じない。

ただし、出席した会議では、発言の機会が十分与えられている。

【 6】

④出席すべき会議に十分出席できているとは感じない。

さらに、会議では発言の機会が十分与えられているわけではない。

【 4】

⑤着工時の会議だけ出席した。従来の三者連絡会と変わらない。

【 6】

⑥三者連絡会が無くなって、受発注者の調整の会議に出席していない。

前より悪い。

【12】

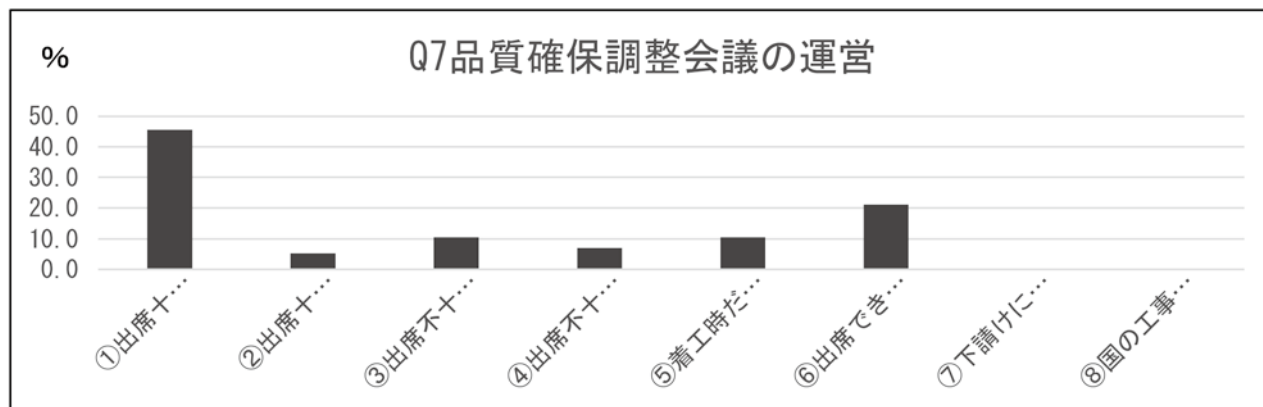
⑦当社は下請けになっていない（該当しない）。

【31】外す

⑧当社は、元請・下請を含め、国の工事には参画していない（該当しない）。

【11】外す

※全回答数から⑦⑧を引いた57回答で割合を算出しました。



<考察ほか>

○①の「出席十分・発言十分」が半分弱を占め、改善の効果は見られるようです。その一方で、⑥の「前より悪い」が約2割となっているのが懸念されます。

○①～⑥（下請になった者）にお気づきの点を尋ねたら、13社から回答があり、そのうち6社が、⑥「前より悪い」の回答者でした。その内容を示します。

- ・よく分かりません。
- ・出席する機会がないため不明。
- ・発注者と元請の間でどのような取り決めが行われているかわからない。
- ・会議に下請が参加できることを知らなかった。
- ・下請として会議に参加したことはない。
- ・下請の発言の機会が与えられないかと思います。

○今までも三者連絡会に出席していなかったような回答です。

○また、⑥以外の者からの回答は以下の通りです。

- ・対面形式でなく書面による三者連絡会を今後も実施して欲しい（①）。
- ・地整によって会議開催の熱量が違っている。業者にとって有効な会議であるため、請負者発議の開催を積極的に拡げていただきたい（①）。
- ・三者連絡会にも出席し発言の場も設けられました。引き続き、開催をお願いします（①）。
- ・調整会議では、設計変更内容の確認事項を、工事に反映させて欲しい（①）。
- ・品質確保調整会議には出席していない（③）。
- ・品質確保調整会議の後に三者連絡会があり、下請の場合は品質確保調整会議には出席していない（③）
- ・コロナ禍であったため書面にて回答実施（④）。

→「三者連絡会に出席」「品質確保調整会議に出席していない」と、未だに制度改正が行われていないかのような回答が多数ありました。周知に努めるとともに、これからも浸透具合を確認して参ります。

Q8-1. 作業船のカーボンニュートラルの今後の取組に関する質問【意見】

※本質問（CNに関するアンケート結果）は、先行して会報2023年10月号（vol.149）に掲載済みですので、本稿ではアンケート調査集計結果の部分を再掲します。会報vol.149にはより踏み込んだ内容を掲載しています、ご参照下さい。

会員各社のカーボンニュートラルに関する取組にはどのようなものがあるのでしょうか？技術の進展について先行きが見えない状況ですが、会員各社が取り組もうとしている（構想している）作業船のCNについて、2030年、2040年、2050年の3つの目標年次でその内容を伺いました。意見を問う質問です。

なお、回答は記述式ですが、複数回答可としたため、1社での複数回答、1つの回答の中に複数の内容が記述されており、内容数がさらに増えました。

アンケート調査の会員数・回答数・内容数

目標年次	会員数	回答数	内容数	備 考
2030	55	79	91	
2040	35	47	50	
2050	28	38	52	

会員数：回答いただいた会員数

回答数：回答の数です。複数回答可、複数の回答をしている会員があります。

内容数：回答は記述式ですが、いくつかの内容に分類できます。一つの回答に複数の内容がある場合は、それぞれカウントしています。

<分析>

○分析は内容数で行いました。会員の取組内容は、グループ分けできますので、以下のように13に分類しました。

会員における作業船のCNの今後の取組の内容

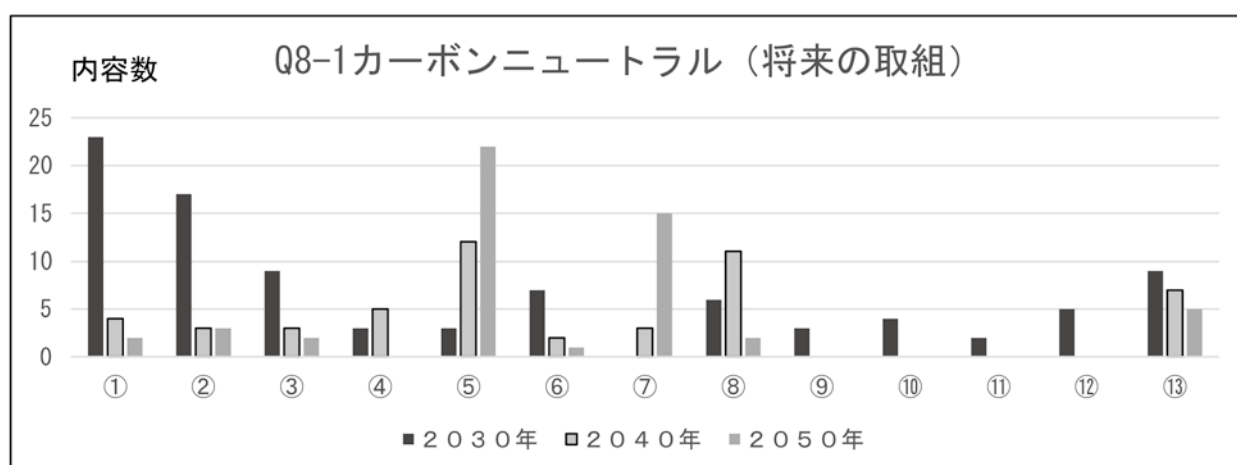
番号	取 組 の 内 容	内容数		
		2030	2040	2050
①	ソーラーパネル、LED など一般的な省エネ	22	4	2
②	蓄電池システム	17	3	3
③	ハイブリッドシステム	9	3	2
④	LNG 船以上の環境性能船	3	5	0
⑤	脱炭素動力（水素・アンモニア、燃料電池）	3	12	22
⑥	代替燃料（GTL）	7	2	1
⑦	代替燃料（BTL）	0	3	15

⑧	代替燃料	6	11	2
⑨	燃料添加剤等	3	0	0
⑩	環境性能船（IMOの2次規制、3次規制）	4	0	0
⑪	陸上電気供給	2	0	0
⑫	ICTを用いた効率的な運航や作業	5	0	0
⑬	その他（検討中、予測が難しい、ほか）	9	7	5
	合 計	91	50	52

注) グレーの着色は、CNに位置づけられる取組

○目標年次が先になるほど、回答してくれた会員数、回答数が減少します。特に、2030年から2040年にかけての減少が顕著です。

○既存技術の①②③については、2030年こそ多数派ですが、先になると大きく減少します。逆に、CNに位置づけられる⑤⑦について、大きく増加します。



Q8-2. 今後、国が重点的に進めて欲しいカーボンニュートラルの取組に関する質問【意見】

※本質問についても前問と同様です。

前問との関連です。「作業船のあり方」で作業船のカーボンニュートラルは、「官民協調分野において連携して研究開発に取り組む環境を整備する」とされています。国に重点的に進めて欲しい取組は何でしょう？

回答いただいた会員数は50社、回答数は86、内容数は93でした。

なお、会員数、回答数、内容数の定義は、前述の通りです。

<分析>

○前問同様に、分析は内容数で行いました。国が重点的に進めて欲しい取組の内容は、グループ分けができますので、以下のように7つに分類しました。

国が重点的に進めて欲しい取組の内容

番号	取組の内容	内容数
(1)	エンジン開発及び供給	10
(2)	燃料供給体制（水素・アンモニア、GTL、BTL）	21
(3)	資金面のサポート（補助金、融資、減税）	27
(4)	事業量の提示、事業量の確保	14
(5)	取組に対する総合評価での加点（インセンティブ）	8
(6)	船舶損料への反映	4
(7)	その他の要望	9
	合 計	93

注) 前問 (Q8-1.) に回答してくれた会員企業が本質問にも回答してくれました。

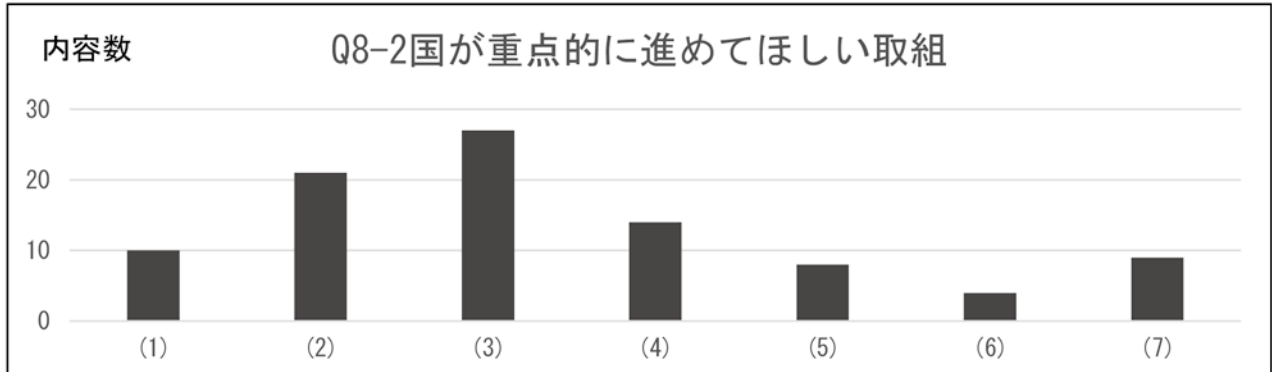
○多い順位から、以下のようになります。

(3)資金面のサポート（補助金・融資・減税）が27回答（29%）。

(2)燃料供給体制（水素・アンモニア、GTL、BTL）の確立が21回答（23%）。

(4)事業量の提示及び事業量の確保が14回答（15%）。

○意外にも、(1)のエンジン開発及び供給といった基礎技術的な課題は、少ない回答です。



令和5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5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、洋上風力発電施設等の整備や、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、事業の中長期見通しが示されなくなるとともに、長く予算の削減傾向が続き、作業船の建造等の新規投資ができなくなりました。ご当局におかれては、こうした事情にご理解を示していただき、数年前から中長期見通しのご提示をしていただきありがとうございます。会員企業も、幾分、投資マインドが回復したように見られます。今後とも、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、国土強靱化事業が盛り込まれた大型補正、そして、前年度並の令和5年度当初予算が編成され、高水準な公共投資が続いております。この対応にも感謝します。ただし、資材価格の高騰が著しく、受注者が適正価格で仕事をするための予算措置が必要です。また、地球温暖化が進行し台風が激甚化している昨今、その脅威に直接さらされる港湾地帯・臨海部での防護対策は、計画的に進められなければなりません。港湾及び海岸予算のシェアアップを図り、防災・減災・国土強靱化事業の着実な推進が望まれます。

当協会の会員企業は、地域社会とともに在り、港湾工事等を通じ地域の繁栄に貢献しています。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6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・国土強靱化事業の量の確保と計画的な推進
- ・偏りすぎず、地域バランスに配慮した予算配分
- ・作業船を使用する工事量の確保・継続

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。持続的な発展のためには、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ことが必要です。

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

ご当局におかれては、「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。)を策定し当初工期の適正化を図るとともに、不測の事態に対応するための契約変更事務ガイドラインを充実し、休日確保が可能な工期の確保に努めていただいております。このことに感謝いたします。

また、工事関係者の協議枠組みである各種会議を「品質確保調整会議」に再編いただくとともに、同会議への下請事業者の参加について明確にいただき、ありがとうございました。

ただし、請負代金の改善につきましては、港湾工事の諸経費率が、道路・河川工事のそれよりも低いことから、「諸経費検証モデル工事」を継続していただきましたが、適用された工事が少なく「好循環」を創り出す状況には至っていません。制度の改善が望まれます。

いずれにせよ、工期・工費の両面にわたる取組を更に進めていただき、十分な工期の確保、適正な利潤の確保、作業員の休日確保が図られますよう、お願いいたします。

【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)
- ・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
- ・諸経費検証モデル工事、諸経費等におけるアンケート調査を継続実施し諸経費率のアップによる、港湾請負工事における適切な利潤確保
- ・受注者が確実に諸経費検証モデル工事を実施するための制度の改善
- ・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、現状のように基準価格ギリギリが落札価格となるようでは適正な額の契約とはなりません。令和4年度に、計算式が変更され、一般管理費等の乗率が0.55から0.68へと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等(0.68)の更なる引き上げ
- ・低入札価格調査基準(上限)の引き上げ

(3) 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、さらには契約変更が行われ、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、「工期の設定ガイドライン」及び「契約変更事務ガイドライン」を適用するよう、地方公共団体を誘導すること

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、毎年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、元請工事の実績に対する評価点が大きいため、元請受注することは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た受注につながるような作業船の評価項目と加点が必要です。

【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
- ・作業員乗組員の一定期間以上の雇用の評価
- ・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ランク中小企業向けの発注件数、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12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ランク工事量の割合は、ご当局のご指導があり、増減を繰り返しながらも増加の傾向が見られます。引き続き、地元業者向け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
(令和4年度の港湾関係事業の官公需法に基づく中小企業向け契約目標と実績の公表、及び、国交省全体と比較し、少ない場合には拡大)
- ・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
- ・企業及び配置予定者の同種工事の施工実績・経験の緩和
- ・下請実績を「同種工事の実績」として工事成績点を加点
- ・チャレンジ型発注件数の増
- ・地域精通度・貢献度に係わる評価項目の増、加点の増
- ・工事の平準化と年度当初に1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) 施策を効果的にするための地方公共団体への働きかけ

昨年度より、国の入札で「賃上げの評価」が導入されました。賃上げを毎年行うことは中小企業には負担になるので、施策の効果を高めるため、地方公共団体への採用の働きかけをお願いします。

【要 望】

- ・「賃上げ評価」の地方公共団体への働きかけ

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

元請に対する「適正な下請契約」の指導は、建設業法を所管する立場で行うものですが、発注者として必要な書類の提出を求め確認することが、現実的で効果のある対応と思われます。

特に、諸経費検証モデル工事は、元下契約の実態を検証する取組であり、「労務費見積り尊重宣言」促進モデル工事は、見積りに沿った労務費の支払いが要件として設定されています。こうした仕組みを構築していただいたことに感謝します。

【要 望】

- ・「品質確保調整会議」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
- ・「品質確保調整会議」を活用した協議等の円滑化の促進
- ・元請業者に対する下請変更契約書の提出の要請
- ・「労務費見積り尊重宣言」モデル工事及び諸経費検証モデル工事における下請契約の適正さの確認
- ・労務単価や損料など直接工事費の主要な費目の下請契約への反映の確認
- ・元請から下請への適正な支払いの確認強化

Ⅲ. 作業船の保有及び適切な維持・更新の取組

作業船は、港湾工事や災害対応には不可欠なものです。稼働しない場合でも、作業船の管理費(含む、租税公課)や維持修繕費がかかり、更には、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近年高額になるとともに、作業船のカーボンニュートラル化など個々の会社では対応が難しい共通の課題を抱えています。

こうした中、昨年度は、「港湾・空港工事のあり方検討会」(以下、「あり方検討会」という。)で、「港湾工事の持続可能性を確保する作業船のあり方」(以下、「作業船のあり方」という。)をとりまとめていただきましたことに感謝いたします。当協会でも積極的に対応してまいりますので、官民が協力し、適切な作業船の保有水準の確保に向けた施策を進めていただきますようお願いします。

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、災害対応に備えていることに対する給付金
- ・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
- ・軽油引取税の課税免除の特例措置の継続

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、金融機関等から借り入れが必要となります。昨年度は、キャッシュフローの改善に効果がある、作業船の買替等の課税の特例(圧縮記帳)の延長を実現していただきありがとうございました。

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(融資等)をお願いします。加えて、カーボンニュートラル、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への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

3. 新造船の実勢価格を反映した作業船損料等

新船を建造することと、建造に要した費用を返済することとはセットです。国の公共事業では、作業船の船種・規格ごとに損料が設定されています。公共事業に参画する事業者は、損料×年間の稼働日数で、作業船が稼ぐ年間の収入(返済予定額)で見積もっています。

作業船損料は、実態調査で決められる仕組みですが、新造船の価格が高くなっているが損料には反映しきれていない、働き方改革による運転時間の減が今後顕在化する、船舶装備品や環境基準対応設備の高規格化に伴い維持費が高騰している、という課題が残されています。

【要 望】

- ・実勢価格を反映した船舶損料の見直しの検討(作業船乗組員の働き方改革検討会で当該課題の検討を)

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. 「働き方改革」「担い手育成・確保」を進めるための施策

「働き方改革」の適用期限が迫っています。試行工事として行ってきた施策を仕上げる段階へと来ています。

また、「担い手の育成・確保」は建設業界全体の課題です。賃金については、本年2月に設計労務費が5%以上引き上げられことに感謝します。設計労務費及び賃金がお互いのアップを引き起こす、「好循環」が機能していると言えます。

【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、特に工事適期限内に収まらない場合は適用する)
- ・荒天リスク精算型の実施で得られたデータを次期発注工事の工期に反映
- ・若手技術者登用促進型は、B・Cクラスでの対象年齢の拡大

2. 「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)「働き方改革」「担い手育成・確保」に対応した運転／就業時間の見直し

積算基準には、残業を前提とした作業船の運転／就業時間が設定されている歩掛があり、港湾局は見直すこととしています。「作業船乗組員の働き方改革検討会」が設置され、「試行的取組」の案が示されました。

【要望】

- ・「試行的取組」に当たっては、個々の作業船の能力が異なることを踏まえ、能力の低い作業船に無理が出ないよう工期延長に柔軟に対応すること
- ・数年後に行う積算基準の見直しに当たっては、土砂運搬・土砂処分も含めて実態調査し反映させること

(2)作業船係留場所、避泊水域の確保

現状では、作業船が係留する場所が不足する海域が多数あり、乗組員が自由に上下船することができず、工事業者は不便を感じています。こうした状況を打開すべく、各地整においては、関係協会等をメンバーとする検討会を設置いただき、ありがとうございます。

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。

【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

3. 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」

ご当局におかれては、生産性向や人出不足への対応のため、プレキャスト工法導入促進マニュアルを策定し今年度より試行工事や設計業務に適用していただいております。施策を進めていただいたことに感謝します。地域の実情を踏まえつつ、プレキャスト工法等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。

【要 望】

- ・プレキャスト化の推進による、過酷な作業からの解放や安全性向上
- ・当初設計段階からのプレキャスト化の検討
- ・作業船を用いる海上工事技術の積極的な導入

4. 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

V. 作業船のカーボンニュートラルの取組

港湾工事のカーボンニュートラルの推進には、港湾工事に必要不可欠な作業船をカーボンニュートラル化することが必要ですが、起重機の大馬力にも対応した新たなエンジンの開発や燃料の脱炭素化等の基礎技術の確立・普及が不可欠であり、船用エンジンメーカー、建機メーカー等が港湾工事のニーズを満たす技術の開発をしてくれることが望まれますが、各メーカー等からは作業船用のエンジン開発のロードマップが示されておらず、対応に苦慮しています。

中小の港湾土木事業者が自らエンジン開発を行うことは困難であり、国が各メーカー等と連携し、基礎技術の確立を加速化するとともに、実際に作業船を保有する業者に対する普及の支援をお願いします。

また、カーボンニュートラルポート施策に示された「陸上電気供給による船舶アイドリングストップ」のように、現在でも実行可能な取組メニューがあり、作業船にも応用ができますので、並行して対応をお願いします。

【要 望】

- ・基礎技術の確立を後押しするため、作業船の保有業者間の協調体制を構築するとともに、船用エンジンメーカー、建機メーカー等の動力分野の企業・団体と連携を図ること
- ・基礎技術の確立を後押しするため、GX経済移行債を活用した支援をするとともに、その成果について、情報提供すること
- ・技術を普及させるため、GX経済移行債を活用し、個々の会社が無理なくカーボンニュートラル技術を採用するための支援策を構築すること
- ・作業船保有業者の要望を踏まえ、作業船係留場所に陸上電力供給設備を整備すること（港湾管理者に整備を促すこと）

2. 要望日時・出席者

日 時：令和5年11月9日（木） 16:10 ～ 17:00

場 所：国土交通省10階 港湾局会議室

●国土交通省港湾局

稲田港湾局長、西村技術参事官、神谷技術企画課長、浅見建設企画室長、青島港湾保全政策室長、五十嵐港湾工事高度化指導官、野品質確保企画官、三浦港湾工事安全推進官、福田課長補佐、遠藤課長補佐、田中総務課調整官、西尾課長補佐

●(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)代表取締役副社長)
〃 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)
事業・技術委員長	根本 貴史 (深田サルベージ建設(株)技術本部理事)
広報委員長	三原 一憲 (藤建設(株)執行役員常務取締役)
協会専務理事	野澤 良一

3. 意見交換の概要

1. 稲田港湾局長のご挨拶

冒頭に、稲田港湾局長より「協会の皆さんはパートナー、特に、災害対応ではお世話になっている。」と謝辞がありました。

続いて、「資材が高騰し作業船建造に苦労していると聞く。悩みに寄り添う港湾局でありたい。『作業船に関する官民会議を立ち上げ、作業船の保有や担い手の確保に係る課題に対し、意見を伺うようにしている。』と現下の問題と取組について述べられ、最後に、「予算を確保し、仕事をしてもらい、経営がよくなる、そういった好循環を実現していきたい。」と締めくくられました。

2. 要望内容の説明

菅沼常任委員長より、重点項目(以下の6点)を絞って補足説明しました。

- 国土強靱化** 予算の裏付けのある計画となることを期待。事業を計画的・継続的に実施し中小事業者までお金が行き渡るようお願いしたい。
- Aランク中小** かなり前から継続している要望。地域により状況が異なる。A中小が多いのは近畿と九州。また、地整がAランク中小工事と称しているのは、Bランク規模の工事にAランクも参加できる案件が多く、Bランク企業の受注をA中小が奪っている、純粋なA中小の出件を増やしていただきたい。
- B・Cランク向け** まずは数値を示していただきたい。中小向けの発注は少ないはずである。
- 下請適正化** 労務費見積もり尊重宣言モデル工事や諸経費検証モデル工事を実施し、下請契約を確認していただいているありがたい。不適切な対応の抑止力となっている。ただ、確認対象の諸経費以外でカットされている実態も知っていただきたい。
- 作業船関係** 維持管理に費用がかかり保有するのが困難、仕事が無く隻数が半減しているのが現状だ。その中で、軽油引取税の減免の継続はありがたい。また、働き方改革により、超勤で稼ぐ分が頭打ちになり、損料を上げていただかないと厳しい。
- カーボンニュートラル** 作業船の作業機械は大パワーのエンジンが必要。大パワーエンジンの製造に道筋をつけ、普及のためのコストダウンが必要だ。

3. 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、神谷技術企画課長から重点事項に絞って説明がありました。加えて、政策の参考資料をいただきました。以下に神谷課長の回答の要旨を記します。

① 事業の見通しの提示と予算の確保 国土強靱化

- まずは、港湾事業を実施中期計画に盛り込んでいく。
- 補正に加え、令和6年度予算の確保が重要、応援をお願いしたい。

② 元請受注機会の確保 Aランク中小

- チャレンジ型は、地域の実情、受注状況を踏まえて設定している。
- 手持ち工事量評価は、各業界団体の意見を聞きながら慎重に検討する。
- ※Aランク中小は、「チャレンジ型」「手持ち工事量評価」を要望しました。

③ 下請適正化

- 諸経費検証モデル事業は、省内で港湾局しかやっていない取組である。うまく進められるよう結果を出していきたい。

④ 作業船保有の負担軽減

- 保有業者へのニーズ調査を予定、ニーズを捉え、よい(支援)制度を創りたい。
- 中小企業グループ補助金は、大きな災害でなくても適用されるようだ。

⑤ カーボンニュートラル 動力分野との連携

- 港湾工事における二酸化炭素排出量削減検討WGに、エンジンメーカーの関係機関にも参加していただく。

※11月13日の同WGに、(一社)日本作業船協会の方が出席され、「船舶におけるGHG削減の規制動向及び技術開発」を説明いただきました。

4. 港湾局との意見交換 (●:海技協、○:港湾局)

今回は、3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。

【作業船を使用する工事の確保:防波堤の改良工事】

- 中期計画の提示には感謝。だが、予算の裏付けがない。また、実施時期が分からない。施工時期を示していただきたい。
- 中長期計画の提示方法については、引き続き相談させてほしい。
- 予算は横ばいだが、かかる費用が上がっているので実質的には減少。作業船を使う仕事も減っている。(作業船を使う)工事量の確保が重要だ。
- 波が変わってきている。消波ブロックの積み増し工事、港内への消波ブロック設置が現実的な方法、事業化を考えて欲しい。
- 防波堤の整備は、港湾管理者の理解も必要であるため、北海道開発局と相談しながら進めていく。
- 防波堤の新設でなく、いくらか沈下した防波堤の消波ブロックの積み増しが必要と考えている。この事業は作業船を用いる工事だ。

【Aランク中小への発注の増】

- 近畿支部はA中小の会員が多いが、近畿地整の発注のAランク工事では、中小が受注できず大手がほとんど受注している。令和2、3年はゼロである。
- 今年度についても、支部会員はほぼ受注できず、大手マリコンが受注している。
- 支部でも地整に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。
- 近畿地整といただいた意見を共有する。

【作業船の維持】

- 作業船の維持管理が厳しく、弊社の作業船も半減した。また、作業船を手放したことで退会する会員もいる。
- 現在保有している作業船の維持をすることも厳しい状況だ。

【官公需法に基づく中小企業向け契約目標】

●官公需法に基づく中小企業向け契約目標の公表をお願いしたが港湾局の実績値が示されていない。

○道路や河川と事情も異なっている(工事規模等)のため、港湾の数値は示さない方がよい、との判断で載せていない。

【工事成績点の難易度に応じた上限】

●九州地整の取組で全国版ではないが、工事の難易度毎に成績点の上限が決められているようだ。中小企業向け工事は難易度が低く、実際に、従前に比べ点数が下がっている。

●よくない制度だ。モチベーションが下がるし、中小は表彰が貰えなくなる。大手との入札におけるハンデがますます大きくなる。

○まずは、九州地整の状況を把握した上で、議論してゆきたい。

5. 稲田港湾局長のまとめ

最後に、稲田港湾局長より、「これから地整との意見交換会が行われる。それぞれの地整で事情が違うので、地整が対応を考えている。しっかりと意見交換をしていただきたい。」とまとめていただきました。

4. 今後の協会活動等

1. 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ています(事業委員会での意見交換)。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。

②12月中に、北海道※、東北、関東、北陸、中部、近畿、中国、四国の8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。

※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要望活動以外でも、会員の皆様のご期待に沿うよう、協会組織をあげて取り組んで参りますので、忌憚のない意見をいただきますようお願いいたします。

2. その他

12月22日に、令和6年度の予算案が閣議決定され、令和6年度港湾関係予算は、261,512億円(国費:同じベースでの対前年度比1.00)となりました。また、令和5年度補正予算は11月29日に成立し、港湾関係は、地方整備局や港湾管理者等に配分される額として単年度支出分で1,109億円(事業費)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5年度「登録海上起重基幹技能者」講習試験結果

令和5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17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5年度の合格者は103人で、平成20年度からの合格者は1,893人となりました。年度別、会員別の内訳は表-3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19日(木)～20日(金)	55人	54人
福岡会場(福岡市博多区)福岡商工会議所	10月31日(火)～11月1日(水)	50人	49人
計		105人	103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	原講師
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

表-3 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	2022	2023	合計
正会員	111	131	67	69	32	59	106	65	60	64	48	47	47	41	50	50	1,047
賛助会員	0	3	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	5
非会員	95	46	45	34	14	39	79	80	62	57	47	56	42	43	49	53	841
合計	206	180	112	103	46	98	186	145	122	121	95	104	89	84	99	103	1,893



東京会場



福岡会場

令和5年度「海上起重作業管理技士」講習試験結果

令和5年9月、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17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5年度の合格者は93人で、平成3年度からの合格者は6,119人となりました。年度別、会員別の内訳は表－3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	9月29日(金)	42人	42人
大阪会場(大阪市西区)大阪科学技術センター	10月 6日(金)	51人	51人
計		93人	93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	原講師
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

表－3 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	2021	2022	2023	合計
正 会 員	1,513	814	58	48	48	69	63	68	67	38	55	46	43	67	44	3,041
賛助会員	80	11	0	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0	1	0	96
非 会 員	1,409	838	58	46	58	74	76	46	61	50	53	44	46	74	49	2,982
合 計	3,002	1,663	116	95	106	144	140	114	129	88	108	90	89	142	93	6,119



東京会場



大阪会場

令和5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4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292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9日(金)	長内講師 赤嶋講師	川口講師	川田講師 野澤講師	
神戸会場 9月16日(金)	長池講師 赤嶋講師	望月講師	清水講師 野澤講師	
福岡会場 9月22日(木)	久保講師 赤嶋講師	中嶋講師	古賀講師 野澤講師	
オンライン 9月25日(月)～ 11月3日(金)	※長内講師 ※赤嶋講師	※川口講師	※川田講師 ※野澤講師	

※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110人が資格者証を更新しました。

羽田空港周辺について

京浜港湾工事株式会社
代表取締役専務
黒子 貴仁

当社は東京都大田区羽田に位置しており、付近には東京国際空港（通称：羽田空港）と穴守稲荷神社があります。また大田区は町工場が大変多いことでも有名で、中でも羽田一帯は工場と住居が一棟にまとまった建物が何件も軒を連ねる下町の風情が色濃く残る街です。その下町の空を飛行機が飛び立っていく様子は羽田を象徴する風景といえるでしょう。

その羽田空港ですが、周辺地域では今もなお多くの開発が進んでおります。

京浜急行空港線の天空橋駅に隣接する「ハネダイノベーションシティ（通称：ハイシティ）」（2020年先行開業、2023年秋グランドオープン）はオフィス、ホテル、研究開発拠点、レストランやライブハウスなどが集う大型複合施設です。

2020年の先行開業時にはコロナ禍であったこともあり人影はまばらでしたが、その後は大田区蒲田名物である羽根つき餃子の中華料理店や蒲田発祥の人気とんかつ店に行列ができ、ライブハウスでコンサートが開催されるなど賑わいを見せています。館内には本格的なフライトシミュレーター体験ができる施設もあります。また屋上には羽田空港の滑走路を望む足湯があり、時間と風向き次第では眼前を飛行機が離陸する迫力ある様子を見ることができます。

「羽田エアポートガーデン」もハイシティと同じく空港隣接地域に誕生した大型複合施設です。こちらは羽田空港第3ターミナル（国際線）直結のホテル、温泉、ショッピングエリア、バスターミ



図1 足湯から飛行機を眺める人たち



図2 日本をイメージした館内

ナルを兼ね備えた大型複合施設です。本来は2020年開業予定でしたがコロナ禍の影響により延期となり、コロナ禍が落ち着いた2023年に開業となりました。こちらの施設は海外からの旅行者向けの空港直結ホテルと温泉施設が売りで、これからの賑わいが期待されます。

また羽田においては穴守稲荷駅すぐそばの穴守稲荷神社も言及すべきスポットであります。穴守稲荷神社は1804年の鈴木新田開墾の折に、海が荒れ沿岸の堤防が決壊し甚大な被害を受けたため、村民が堤防の上に勧請しました。稲荷大神を祀ると海は穏やかになり、多くの実りをもたらしたと言われています。1886年には穴守稲荷社から穴守稲荷神社へと改称を行い、境内も広くなり、近くで温泉が湧き門前には温泉旅館や芸者の置屋ができました。また周辺では潮干狩りもできることか

ら、昼も夜も人が切れないほどの大変な賑わいを見せていました。戦後になるとアメリカ軍に用地収用されるなど、何度かの移設を経て、現在の位置に再建されることとなりました。2020年春に大規模改修工事が完了し、境内が広くなり開かれた神社となりました。本殿脇には稲荷神社らしく千本鳥居が並んでおり、またその奥には整備された稲荷山があり訪れた人々を楽しませています。そして社務所にはJRA平成元年度代表馬のイナリワン号の所縁の品が展示されていることから、競馬ファン、最近ではゲームファンも訪れる「聖地」となっています。

皆様も羽田空港を利用される際には少し足を延ばしてこれらのスポットを訪れてみてはいかがでしょうか。



図3 鳥居と本殿 奥に千本鳥居

グラブ浚渫船兼全旋回起重機船 KYOEI 5世(きょうえいごせい) (30m³、300t 吊)

協栄海事土木株式会社



1. はじめに

弊社は、1965 年 11 月に創設され、小さな揚錨船 1 隻と台船 1 隻からスタートし、会社組織の充実と作業船舶の整備強化を図りながら、浚渫工事を中心に港湾工事に従事してきました。沖縄本島及び周辺離島、海外では台湾及びベトナムの方で施工させていただきました。今回は令和 3 年 10 月に完成しましたグラブ浚渫船兼全旋回起重機船を紹介させていただきます。

す。SDG s が叫ばれる昨今では、環境に対する配慮と、働き手である作業員の安全衛生面においても配慮が必要です。また、建設業の ICT 化が進む中、港湾工事においても浚渫工事は ICT 浚渫工事として発注されるのが当たり前の時代となっております。

「KYOEI5 世」はこれらに対応できるよう建造したグラブ浚渫船兼起重機船となっております。次項に本船の主要諸元及び特徴を記します。

會員作業船紹介

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 ³ /65ton
（硬土盤用）	15m ³ /78ton
砕岩棒	40ton
巻上速度	0～55m/min
巻降速度	0～80m/min
浚渫深度	水面下 60m
水平掘装置	ディスクブレーキ制御

2.2 起重機仕様

主巻・最大定格総荷重	300ton×32m
作業半径	12～33.6 m（ジブ角度 30～80°）
補巻	150ton, 80ton, 9.4ton
タガーウインチ	3ton×2台

2.3 クレーン部主要仕様

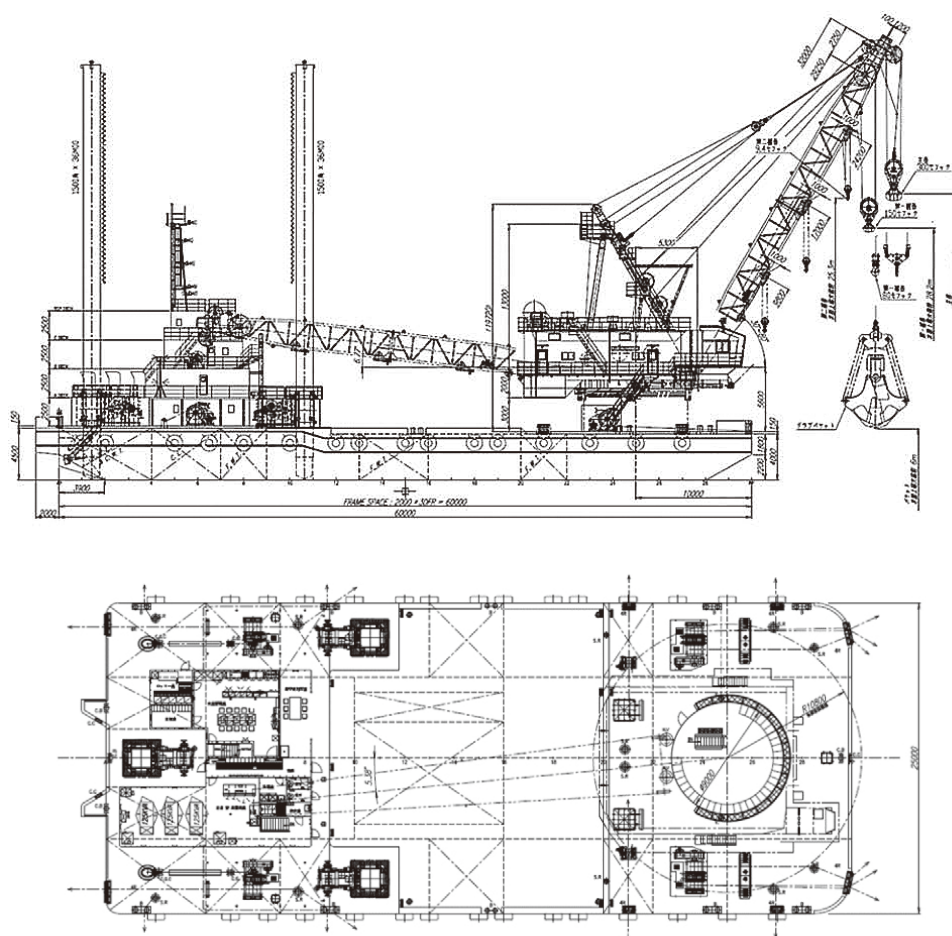
基本ジブ	32m
原動機	2206kW（3000ps）IMO2 次規制
ワイヤーロープ	起伏 35.5mm
	支持 52.0mm
	開閉 52.0mm

2.4 船体主要寸法

長さ	60.0m
幅	25.0m
深さ	4.0m/4.5m

2.5 電力設備

主発電機	125kVA×3 台（自動並列運転）
補助発電機	100kVA（蓄電池システム）



「KYOEI5世」一般配置図

2.6 サイドスラスタ (2基)

原動機 279kw (380ps) 2ton IMO2 次規制

2.7 甲板機械

スパッド装置 (ピンローラ式)

1.5m□×36m×3 基 (右 1, 左 1, 船尾 1)

巻上能力 0~110ton

巻上速度 2.5m~5.0m

2.8 グラブ浚渫施工管理システム

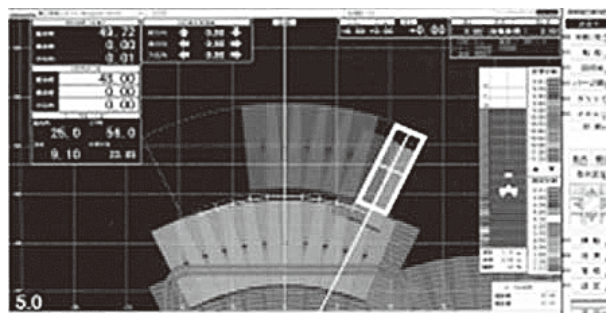
浚渫施工管理システム SV-Navi

水中超音波3D 測深装置 SV-Sonar

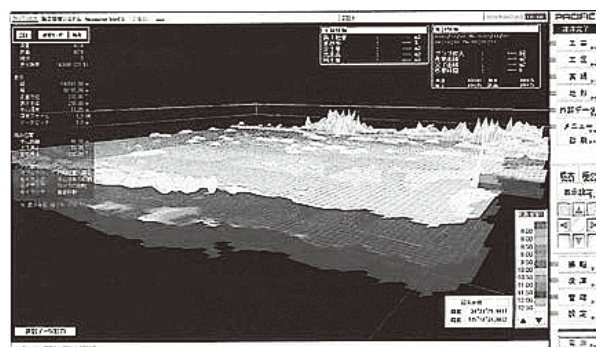
バーチャルブリッジモニター

土量カウントシステム

潮位伝送計 TWL-7000



SV-Navi (浚渫施工画面例)



SV-Navi (3D 表示画面例)

3. 本船の特徴

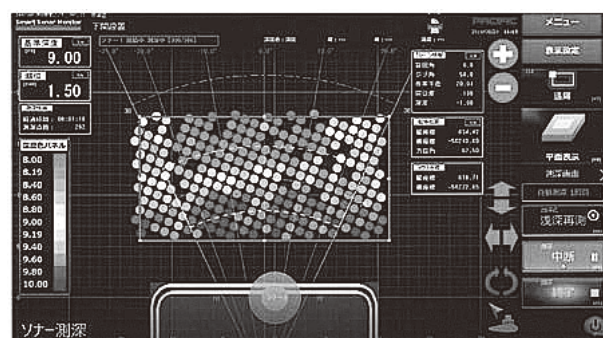
3.1 最新鋭の施工

(1) 浚渫施工管理システム

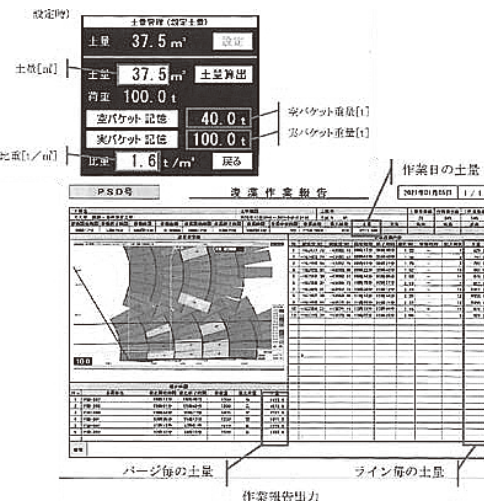
ICTに対応する機能を有する最新型施工管理システム「SV-Navi」は事前測量情報と浚渫施工後の海底地形を重ねることが可能であり、浚渫工事を行う上で必要な“位置”と“出来形(深度)”を管理し、水中超音波3D測深装置「SV-Sonar」と合わせた最新鋭の施工管理システムです。

今回、弊社の方からクレーン及びGPSメーカーへ、グラブバケットが掴んでいる土量を計測するシステムの開発を依頼し、「土量管理機能」を新導入しました。これは空バケット時の重量と浚渫後のバケットを荷重計により測定し、差引重量を比重で割って計算し土量を算出するシステムです。

右記に SV-Navi の浚渫施工画面と3D表示画面例、SV-Sonar画面表示例及びSV-Naviの土量管理機能を示します。



SV-Sonar 画面表示例



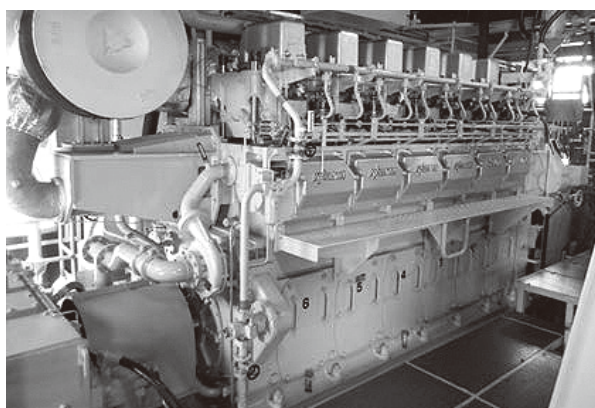
SV-Navi (土量管理機能)

会員作業船紹介

3.2 環境性能の向上

(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、サイドスラスター）は IMO NOx2次規制対応型のエンジンである。



クレーンエンジン

(2) 環境対応型発電機

本船では、使用電力に応じて発電量を変える「EASYGEN」（自動並列運転装置）の装備により排ガス、省エネを重視した発電システムを採用しました。125kVA型（国交省3次排ガス対策指定機）を3台搭載し、クレーン稼働時は1台稼働、ウインチ稼働時は2台稼働、スパット稼働時は3台稼働を自動で行えるので無駄な燃料消費を抑える事ができます。

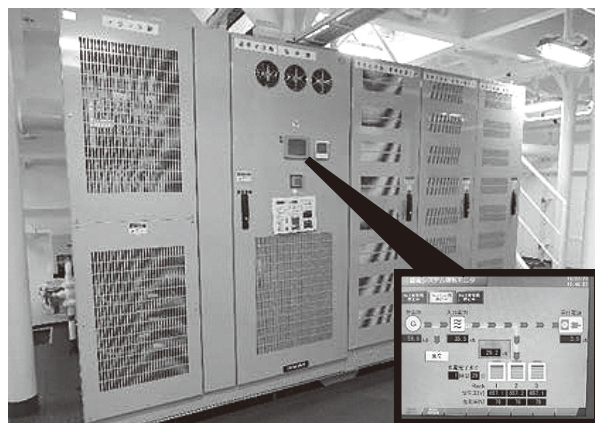


発電機室

(3) 蓄電池システム

夜間停泊用の発電機（100kVA）を廃止にして主発電機稼働時の余剰電力を蓄電できるシステムを導入

し、夜間停泊時の電力は環境にやさしい排ガスゼロの大容量バッテリーで電力の供給を行います。また、本船の照明は全て省エネ型LEDを採用しました。



蓄電池システム

3.3 安全対策

沖縄県では紫外線が強く夏季時期も長いため、船内に熱中症対応休憩室を設け、AED等の安全用具も常備しました。



熱中症対応休憩室

4. おわりに

「KYOEI5 世」は令和3年9月に完工式を迎える事ができました。これもひとえに本船建造にあたり尽力していただきました関係各社のおかげでございます。本誌を借りて御礼申し上げます。

今後、南の地沖縄を中心に、本船の性能・能力を最大限に発揮し、発注者の信頼に応えられるよう努力していく所存であります。何卒よろしくお願いいたします。

九州総合建設株式会社

前 正 勝

プロフィール

●出身地	福岡県
●生年月日	1965年8月13日
●職 責	船長
●船 団	起重機船 第七朝風(100t吊)



●経歴(資格取得)

- ・平成 7年 1月 入社
- ・平成13年12月 起重機船 第七朝風 船長 就任
- ・平成25年 9月 海上起重作業管理技士 取得
- ・平成29年12月 登録海上起重基幹技能者 取得

●主要工事実績

- ・廃棄物響灘東(西)護岸工事(3) (2022)
- ・令和2年度新門司沖土砂処分場(Ⅱ期)消波ブロック据付工事(第2次) (2021)
- ・廃棄物響灘東(西)護岸工事(31-2) (2021)
- ・廃棄物響灘東(西)護岸工事(30-2) (2020)
- ・平成30年度苅田港(新松山地区)護岸(防波)上部工事(2019)

●今後について

私が主に仕事をしている北九州市の近海は、海が荒れる事で有名な響灘、また潮流の速さで有名な関門海峡が有り、厳しい環境での施工が強いられます。

乗組員との連携が不可欠な職場なので、常日頃からコミュニケーションを大事にすることを心掛けています。これからも乗組員とのコミュニケーションをより強固なものにし、無事故、無災害で工事を完工する事に取り組んでいきたいと思っています。



マリーンニュース 事務局だより

本部活動

◇第103回理事会

令和5年10月17日（月）、東京都千代田区「ホテルルポール麹町」において第103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5年度事業活動状況報告

報告事項② 令和5年度収支予算中間報告

第1号議案 令和5年度港湾局長要望書について

◇第104回理事会

第104回理事会は、当協会定款第32条第2項により書面による決議により行われました。理事から議決権行使書を、また、監事から意見表明書をそれぞれいただき、議案は了承されました。（令和4年12月8日）

第1号議案 会員の入会に関する件

（令和6年1月より㈱河崎海事：中部支部、日本港湾建設㈱：中部支部の2社が正会員となりました。）

令和5年11月9日

◇支部長会議

1. 令和5年度港湾局長要望について
2. 令和5年度協会活動について

令和5年11月10日

◇試験委員会幹事会

1. 試験問題の採点

令和5年11月17日

◇試験委員会

1. 令和5年度講習試験結果について
2. 令和5年度登録基幹技能者等更新講習の結果について
3. 令和6年度講習・試験の日程について

東北活動

◇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20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5年12月20日

16：15～17：15

場所：東北地方整備局 会議室

東北地方整備局から安部副局長、成川港湾空港部長をはじめ11名のご出席を頂き、当協会からは寄神会長、細川東北支部長など12名が出席致しました。

寄神会長、細川支部長及び安部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を行い、これに基づいて意見交換が行われました。

尚、今回は以上の出席者の他、各港湾事務所長等10名にWEB参加して頂きました。

今回の意見交換会の主な提出議題は次のとおりです。

1. 東北管内港湾関係事業の中長期見通しについて
2. 地元企業向け工事量の確保について
3. 中小事業者のICT活用への支援について
4. 浚渫土砂の受け入れ場所の確保について
5. 作業船損料の改定について
6. 休日確保を目指す養生方法について

意見交換ではこれら議題のほか、支部会員からのアンケートや本部の要望事項等を参考にして多くの懸案事項が取り上げられ、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5年12月13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衛藤副局長、原田港湾空港部長をはじめ15名の幹部職員の御出席と各事務所皆様方にもリモートにてご出席をいただき、関東支部から鳥海支部長以下会員15名が出席しました。

開会の冒頭に、鳥海支部長の挨拶、衛藤副局長の順に挨拶があり、原田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、原田港湾空港部長よりご回答をいただきました。さらに自由討議においては、船舶保有に対する支援制度の拡充、働き方改革における人員配置や船舶に対する稼働率について、作業船の係留基地の問題等の意見が提起され、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. 専門工事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5年12月6日（水）に新潟市の新潟グランドホテルで北陸地方整備局（植田雅俊副局長・佐々木規雄港湾空港部長ほか）と意見交換会を行いました。

本間北陸支部長からは、冒頭「継続事業に加えて新規の洋上風力発電などの事業で会員の作業船の活躍の機会を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、植田副局長からは、「安定した事業量の確保や中長期見通しの具体化、担い手育成など若者が働きやすい環境づくりが重要と考えている」など、当協会の要望に理解を示したご発言がありました。

引き続き、北陸地方整備局幹部と、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、佐々木港湾空港部長から丁寧で前向きなご回答をいただき、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、菅沼史典常任委員長、野澤専務理事にご出席いただき、適切なお発言をありがとうございました。

＝来年度の意見交換会は、同会場で令和5年12月4日（水）に開催する予定。＝

中部支部

◇国土交通省中部地方整備局との意見交換会を実施

中部支部では去る令和5年11月29日（水）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西尾保之副局長、白井正興港湾空港部長ほか18名（WEB1名）の出席を戴き、当協会からは寄神茂之会長、菅沼史典常任委員長、野澤良一専務理事、佐野茂樹中部支部長ほか9名が出席しました。

日本海上起重技術協会 中部支部 佐野支部長、西尾副局長の挨拶に続いて、近藤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、今回は交流会も開催致しました。

1. 支部要望事項

- ・港湾関係事業の安定的な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
- ・主要港湾における作業船係留場所の確保
- ・工事発注時の適正な工期の設定
- ・積算基準の適用除外の実効性及び積算基準の改善
- ・地方自治体への適正な工事積算の指導の徹底

近畿支部

◇近畿地方整備局との意見交換会開催

近畿支部では令和5年12月8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魚谷副局長 古土井港湾空港部長をはじめ11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 根木事業委員長をお迎えし、近畿支部からは14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 魚谷副局長の挨拶に続き、近畿支部長より要望事項の説明を行いました。

それに対し古土井港湾空港部長及び戸谷港湾空港企画官より回答があり、それらの事項に対して活発な意見交換が行われました。また第2部として懇親会を別の会場に移して開催し、有意義な意見交換会となりました。

I. 港湾関係予算の確保に対する要望

II. 作業船の保有及び適切な維持・更新の取り組み

1. 作業船を保有するうえでの負担軽減
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
3. 下請け価格適正化を図るための発注者の関与強化
4. 作業船係留場所、避泊水域の確保



近畿地方整備局との意見交換会



中国支部総会

中国支部

◇中国支部総会を開催

令和5年度中国支部総会を12月7日（木）ホテルメルパーク広島にて開催いたしました。総会には本部より寄神会長、野澤専務理事、菅沼常任委員長にご臨席いただき、中国支部会員22社の内12社出席、委任状10社のもと開催され、深山支部長が議長を務め、議案は全て承認されました。

総会次第

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

◇中国地方整備局との意見交換会を開催

総会終了後、同ホテルにて中国地方整備局との意見交換会を開催いたしました。中国地方整備局からは、牧野副局長ほか19名の出席をいただき、当協会からは寄神会長、野澤専務理事、菅沼常任委員長、山本中国支部長ほか32名が出席いたしました。

当協会からは、山本中国支部長の挨拶、中国地方整備局からは牧野副局長が挨拶を行い、続いて正岡港湾空港部長から中国地方整備局の事業概要説明を行っていただきました。

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

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

この度の要望内容は次のとおりです。

1. 時間外労働時間の上限規制について
 - ・浚渫作業船の運転時間と歩掛がどうなるのかの質問
2. 休日取得について
 - ・4週8休の考え方を全工期を通しての休日取得とする要望
3. 工事契約締結後の積算内容公表について
 - ・契約締結後の積算内訳資料の公表開始日を1か月目途で要望

4. 分任官工事のチャレンジ型について

- ・BC ランク工事において、ハードルが高いと感じる項目が多いので、実績などの項目について、評価基準の緩和を要望

5. 浚渫の積算基準について

- ・1日の浚渫能力の算定方法を比例配分で計算する事を要望

6. 作業船の主燃料について

- ・10年後以後の主燃料がどうなるのかを分かり次第情報提示を要望
- ・また、その主燃料の流通体制の構築を要望

7. クレーン付台船について

- ・積算の歩掛で、クレーン船と起重機船の分けを無くし、起重機船で統一していただくよう要望

8. 建設業の担い手確保・育成について

- ・港湾土木関連団体と連携して、支援事業の積極的な活動を要望

その他

1. プレキャスト化による生産性の向上について

- ・積極的にプレキャスト部材を関係自治体へご指導いただくよう要望

2. 回航・曳航費について

- ・片道計上でなく、適正な積算及び工事発注をしていただくよう要望

3. 作業船使用での係留場所の確保について

- ・工事期間中の作業船の係留場所の確保、整備を要望

4. 少量の材料、小規模工事の積算について

- ・少量・小規模工事の際は、都度歩掛見積を採用して頂くよう要望

5. 老朽化の進む企業保有船の維持管理費について

- ・作業船舶への維持修繕費の実態調査及び船舶維持終戦費の計上についての検討を要望



中国地方整備局との意見交換会

四国支部

◇四国地方整備局と意見交換会を開催

令和5年12月11日に四国地方整備局との意見交換会を高松市にて開催しました。

コロナ禍も明け、四国地方整備局からは森次長、酒井港湾空港部長、鳥井総括調整官はじめ各所長含め22名の幹部職員にご出席いただきました。

また、協会本部からは菅沼技術委員長、野澤専務理事ご臨席いただき、四国支部からは尾崎支部長以下20名が出席しました。

要望につきましては、四国地方整備局から21ページにわたる回答書に基づき丁寧な、誠意ある回答を頂きました。

その後、自由討議では、予定時間を超える活発な意見交換がなされ大変有意義な交換会となりました。

引き続きの会場を変えての懇談会では、それまで降っていた雨も上がり参加者も大いに盛り上がり、懇談会Ⅱへ。

帰路についたのは日付が変わっていましたとさ。



四国地方整備局との意見交換会

第2号議案

令和5年度収支予算（案）について
活動報告・・・（一社）日本海上起重技術協会
専務理事 野澤良一



沖縄支部総会

沖縄支部

◇沖縄支部総会を開催

第22回沖縄支部総会を令和5年10月31日（水）ゆがふBizタワー（浦添市）にて開催いたしました。令和3年度及び令和4年度の通常総会は、新型コロナウイルス禍の影響で書面決議にて行い、令和5年度通常総会は対面式であります。支部会員企業、来賓に協会本部より野澤専務理事にお越しいただきご挨拶頂戴いたしました。下記、総会次第について名嘉支部長が議長を務め議案について原案通り承認されました。総会後は、隣接するホテルアラカージュ9階にて懇親食事会を行いました。

総会次第

開会挨拶・・・（一社）日本海上起重技術協会
沖縄支部 支部長 名嘉康悟

来賓挨拶・・・（一社）日本海上起重技術協会
専務理事 野澤良一

祝電披露・・・前衆議院議員 元財務大臣政務官
繁本 護

議 案・・・第1号議案

令和4年度収支決算承認について

インフォメーション
●お知らせコーナー●

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」

「非自航船における居住設備ガイドライン」及びポスター

令和5年3月、一般社団法人日本埋立浚渫協会、日本港湾空港建設協会連合会、一般社団法人日本海上起重技術協会、全国浚渫業協会、一般社団法人日本潜水協会においては、港湾工事の実施に必要な不可欠である作業船内における良好な居住設備を確保するため、「非自航船における居住設備ガイドライン」を策定しました。本ガイドラインの着実な実施を通じて作業船乗組員の適正な就労環境を確保し、もって港湾工事に係る担い手の確保を推進していくものです。

会員への配布

「非自航船における居住設備ガイドライン」及びポスターは、会員へにはそれぞれ1部配布していますが、部数に余裕がありますので希望される会員は事務局へ申し出てください。



「ガイドライン」



「ポスター」

(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

- 〔協会活動〕 ● 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5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5年12月1日)

- 〔協会活動〕 ● 「令和5年度国土交通省港湾局長要望書(令和5年11月9日)」
● 「本部活動報告」(令和5年10月期)

〔協会からのお知らせ〕

- 建設キャリアアップシステム通信(第49号 2023年12月)
- 建設キャリアアップシステム通信(第48号 2023年11月)
- 建設キャリアアップシステム通信(第47号 2023年10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。

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方策を取りまとめたマニュアル 海洋汚染防止条約(マルポール条約)の付属書採択に伴う国内法の改正を反映 ・「港湾工事共通仕様書」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: 03-5640-9303

E-mail: honbu@kaigikyo.jp

マリン・プロフェッショナル
海技協会報2024.1 VOL.150

禁無断転載

発行日 令和6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



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 https://www.kaigikyo.jp/ 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	〒737-0822 呉市築地町4-40 大新土木(株)内 TEL 0823(21)1470
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