

海技協会報2026.1
VOL.

158

マリン・ プロフェッショナル

Japan Marine Construction
Engineering Association



CONTENTS

VOL.158

海技協会報

01 卷頭言

・「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 金子 恭之

・「年頭所感」

国土交通省港湾局長 安部 賢

16 協会活動

・令和7年度国土交通省港湾局長要望報告について

・令和7年度「登録海上起重基幹技能者」講習試験結果

・令和7年度「海上起重作業管理技士」講習試験結果

・令和7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

33 会員寄稿「会員の広場」沖縄支部

・甲子園の熱気は現場まで——沖縄尚学優勝が島をひとつに

協栄海事土木株式会社 取締役企画部長 寄川 貴博

36 会員作業船紹介⑦ 東北支部

・300t吊全旋回式起重機船兼12m³グラブ浚渫船「第七十八東華丸」

東華建設株式会社

42 海の匠「登録海上起重基幹技能者の紹介」シリーズ⑩ 北陸支部

中野建設工業株式会社 木野下 和彦

43 マリーンニュース「事務局だより」

・本部活動、東北支部、関東支部、北陸支部、近畿支部、 中国支部、四国支部

48 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

皆様、新年あけましておめでとうございます。

新しい年のスタートにあたり、会員各位のますますのご清栄を心よりお喜び申し上げますとともに、謹んで新年のご挨拶を申し上げます。

さて昨年を振り返ってみると、憲政史上初の女性総理の誕生が最も大きな出来事ではないでしょうか。第104代総理大臣とのことです。令和7年10月21日に高市内閣が発足し、「働いて、働いて、働いて、働いて！」（5回）は記憶に新しいところです。そして、さっそく経済対策重視の政策を掲げ、12月16日には、コロナ禍

以降最大規模となる補正予算18.3兆円を成立させました。この補正予算は、物価高対策や産業力強化を柱として、また、危機管理投資・成長投資による強い経済の実現や防衛力と外交力の強化を併せて打ち出しており、大変頼もしい限り、大いに期待したいと思います。

なお、令和7年7月の参議院選挙においては、政権与党として大きく議席を失う結果となりました。政権基盤は、その後の公明党の離脱によりさらに不安定となりつつも、日本維新の会との連立で維持される状況です。また、中国との関係性でも注目すべき年であったと思います。台湾有事による安全保障の問題を端に大きく関係性が悪化し、まずは観光分野をはじめとする多方面で影響が出てきつつあるようです。今後、中国依存の大きい日本経済にとってどの程度の影響が出てくるのでしょうか。令和8年においても、この問題は継続しさらに長期化することが懸念される状況です。高市政権の安定した国政の運営を望みたいと思います。

ところで、昨年度の大きな出来事の一つとして、クマの市街地出没による大きな被害は衝撃的でした。東北地方の秋田県、岩手県では、県庁所在地の中心市街地にまでクマが侵入し被害が発生するに至りました。街中を歩いていて、クマと遭遇することは、普通は考えられないことでしょう。未だ、根本的な解決には至っていないのが現状

です。マスコミ報道等から聞き及ぶ専門家の見解は、クマの個体数の増加とクマ本来の生息域でのえさ不足等により、人間の生活圏まで侵入しているとのこと。本当にそれだけなのでしょうか。

また今年は、幸いにして大きな災害がなかったと安堵していたところ、年末の12月8日青森県東方沖を震源とするマグニチュード7.6の地震が発生しました。最も大きな被害を受けた八戸市では最大震度6強が観測されています。その後、一週間は防災対応を特に呼びかける期間として、初めての「北海道・三陸沖後発地震注意情報」が発令されました。これらの区域に大規模地震の発生可能性が平常時と比べて相対的に高まっていることをお知らせするものとのことです。日頃からの地震への備えを徹底しておくことが重要であることは言うまでもありませんが、東北、北海道の該当地域の皆様は、震災時はもちろんのこと後発地震注意報の一週間は、さぞ不安な時間を過ごされたのだと思います。

近年、地震、降雨、津波等の自然災害、クマ等による野生動物による災害など、人間社会に対する思いもよらない困難が襲いかかっています。何か、底知れぬ不気味さを感じる一年であったよう思います。

さて、昨年度は建設業法の改正が行われ、令和7年12月12日に完全施行されました。今回の改正は、「労働者の待遇改善」、「資材高騰への対応」、「働き方改革と生産性向上」の3つの柱

で構成されております。いずれも重要な政策と思われますが、特に労務費の扱いについて、12月2日には既に中央建設業審議会で「労務費の基準」が作成され、「当該建設工事を施工するために通常必要と認められる労務費」の相場観として機能させるとともに、これに連動して、行政が指導・監督を行う際の参考指標としても活用できるとされています。また、資材価格の高騰や資材不足といったリスクの負担がこれまで受注者に偏ってきたために、価格転嫁が適正に行われず労務費が削減されてきたことを踏まえ、受注者から注文者に対して請負代金の変更協議を申し出しができる、注文者は当該協議に誠実に応じるよう努めなければならぬこととされています。扱い手不足をはじめとする建設業界が直面する深刻な構造的課題への対応と受け止め、今後の建設業のおかれる社会環境の改善に期待したいと思います。

私たち関係業界とりわけ作業船を取り巻く環境ですが、建設資材の高騰等により作業船の建造等は大変困難な状況で、老朽化する作業船の適切な更新も滞る状況に変化の兆しはありません。また、海上起重技術を引き継ぐ扱い手の育成・確保の困難を克服できません。

こうした中、国土交通省港湾局では、作業船の維持の負担軽減等について検討を継続していただいている。昨年は、「非自航作業船に係る固定資産税の課税標準について」等々の課題に

向き合い、一定の進捗させていただきました。そして昨今の物価高騰等の影響で工事金額が上昇していることを踏まえ、発注標準の見直しについても実現していただきました。今年度は、船舶等損料の改定や供用係数の見直しを行うことや、カーボンニュートラルへの対応、ICTを活用した生産性の向上などの取り組みを強化していただけすると聞いているところです。大いに期待したいと思います。

そして、例年のことですが当協会として令和7年11月12日港湾局長要望を行い、盛りだくさんの内容を要望しました。支部長からも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7年度港湾局長要望」を参照してください)。また、11月25日を皮切りに、中国地方整備局と当協会中国支部との意見交換会がはじまり、12月中に予定した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にこの場を借りてお礼申し上げます。

次に、当協会の公益事業である資格の認定事業についてです。令和7年度は、92名の登録海上起重基幹技能者と102名の海上起重作業管理技士を新たに認定・登録することができました。合格者の短期的な傾向として、令和6年度は、登録海上基幹技能者95名、海上起重作業管理技

115名だったことを踏まえると、資格最高位である海上起重基幹技能者は3名の減、その前段階資格である海上起重作業管理技士が13名減となっており、全体として新たな資格保有者が減っております。担い手の確保という観点から、憂慮すべき事態が深刻化していると考えられます。なお、合格者の平均年齢を整理すると登録海上基幹技能者の令和6年度46.5才に対し令和7年度44.5才、海上起重作業管理技士令和6年度40.4才に対し令和7年度37.3才といずれも低年齢化しており、若年層の資格取得が進み若手技術者が育っていると見ることができます。そして、海上起重基幹技能者の資格所有者数は、令和6年度1,589名から令和7年度に1,633名と増加しているが、その卵である海上起重作業管理技士の資格所有者総数は、令和6年度962名から令和7年度935名と27名の減になっており、数年後には登録海上基幹技能者も資格所有者総数の減少傾向に転じることが憂慮されます。作業船技術を熟知し高い専門性を持つ基幹技能者は、作業船の運航はもとより、乗組員である一般技能者に対し適切な指示や指導を行うための人材で、その確保は極めて重要です。海技協として公益事業でもある資格の認定事業を確実に維持し、高い技術力を持つ登録海上起重基幹技能者と海上起重作業管理技士を育てていきたいと思います。

さて、冒頭申し上げました補正予算ですが、港

港湾局発表の港湾局関係補正予算配分概要によれば、令和7年度補正予算は、1,263億円（事業費）と過去にない大きな予算額が確保されました。また、12月26日には、令和8年度予算の政府原案が閣議決定され、港湾局関係予算は対前年比0.99、2,892億円（事業費）と前年並みの予算の確保となりました。補正予算とあわせ4,155億円と大きな予算となっており、好環境が続いていると言えるでしょう。港湾局の努力に感謝したいと思います。港湾局長要望でも、まずは第一に令和8年度港湾関係予算の要求額の満額確保をお願いし、安部局長からも予算の確保が最も重要なと考えており、大きな規模を確保できるようしていきたいと表明をいたしました。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経営環境が安定に向かうことを願っています。

当協会の会員企業は、海洋・港湾インフラの整備や災害対応を通じて、社会的役割を果たしていくという使命を担っています。今後とも、会員企業がそれぞれの地域で持続的に活動し社会に貢献できますよう困難を乗り越え、ともに新たな成功を築き上げていきましょう。

最後になりますが、今年、当協会は設立40周年を迎えます。5月11日（月）には例年行う総会とあわせて、40年の歴史に思いを馳せ、海技協の維持発展にご貢献頂いた先輩諸氏に感謝するため、記念祝賀会を開催したいと考えております。

また、これ以外にも各種の祝賀行事を実施する予定です。会員各位の皆様、奮ってご参加いただきますようお願いします。

それでは、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お願ひいたします。



新年の挨拶



国土交通大臣
金子 恭之

新年を迎え、謹んで新春の御挨拶を申し上げます。

能登半島地震の発生から2年、そして、復興中の奥能登を襲った豪雨から約1年3月が経ちました。先月も、青森県において最大震度6強を記録する大規模地震が発生したところです。被災された方々におかれましては、心よりお見舞い申し上げるとともに、震災や豪雨によって亡くなられた方々の御冥福を改めてお祈りいたします。国土交通大臣就任後、直ちに能登半島の被災地へ視察に行ってまいりました。能登半島地震、東日本

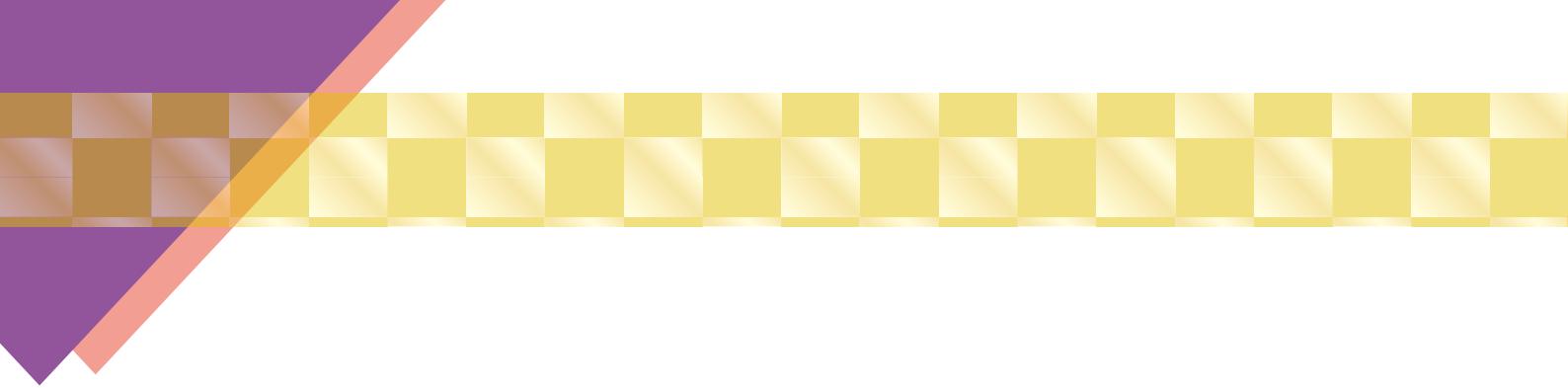
大震災をはじめとする被災地の賑わいと笑顔を一日も早く取り戻し、被災された方々の生活やなりわいの再建が叶うよう、国土交通省を挙げて、復旧・復興を、急いでまいります。

本年も、引き続き、「国民の安全・安心の確保」、「力強い経済成長の実現」、「個性をいかした地域づくりと持続可能で活力ある国づくり」を重点的に取り組む三本の柱として、全力で取り組んでまいる所存です。

まず、「国民の安全・安心の確保」についてです。昨年1月に発生した埼玉県八潮市での道路陥没事故を踏まえた対策など、防災・減災、国土強靱化を強力に推進してまいります。加えて、輸送の安全は、運輸事業者にとって最も基本的であり、かつ、最も重要な使命であるという考え方の下、事業者などにおける安全管理体制の強化を含む交通の安全確保に取り組むとともに、多様化・複雑化する海上保安業務に適切に対応してまいります。

次に「力強い経済成長の実現」についてです。高市内閣で、成長戦略の戦略分野に位置づけられている我が国造船業の再生や港湾ロジスティクスの強化に向けて、率先して取り組んでまいります。その他、高規格道路、整備新幹線などの整備、空港の機能強化、物流・建設業などの担い手の確保などにも取り組んでまいります。

最後に、「個性をいかした地域づくりと持続可能で活力ある国づくり」についてです。「交通空白」



の解消、二地域居住等の促進、持続可能な観光の推進などに取り組み、地方への人の流れを拡大し、地方での賑わいづくりや雇用の拡大を促すとともに、日常生活や経済活動、多様な暮らし・働き方を実現するインフラや交通体系の整備を着実に進めてまいります。

国土交通行政は、国民の命と暮らしを守り、我が国の経済や地域の生活・なりわいに直結しています。私はこれまで「地域の繁栄なくして、国の繁栄なし」という考えのもと、徹底した現場主義で地域の「生の声」と「本音の声」を聞いてまいりました。こうした現場の声によく耳を傾け、国民のみなさまのニーズにしっかりと応えるとともに、災害や事故などの有事の際は機敏に対応することを含め、本年も全力で任務に取り組んでまいります。

①国民の安全・安心の確保

(能登半島における自然災害からの復旧・復興)

能登半島地震の発生から2年、そして、復興中の奥能登を襲った豪雨から約1年3月が経ちました。震災や豪雨によって亡くなられた方々の御冥福を改めてお祈りいたします。

被災地の賑わいと笑顔を一日も早く取り戻し、被災された方々の生活やなりわいの再建が叶うよう、国土交通省を挙げて、復旧・復興を、急いでまいります。

港湾については、被災地の復旧やなりわいの再建に資する災害廃棄物や建設資材等の輸送を優先しながら、被災施設の本復旧を進めております。

引き続き港湾利用を確保しつつ、段階的な復旧工事に取り組み、令和7年度末には被災前の取扱貨物量の回復を目指すとともに、令和8年度末までに主要係留施設全ての本復旧完了を目指してまいります。

(令和7年の自然災害等からの復旧・復興)

昨年は8月に九州・北陸地方を中心に被害が発生した大雨や、八丈島に上陸した台風22・23号、大分県大分市で発生した大規模な火災など、全国各地で様々な災害が発生しました。また、12月には青森県東方沖で最大震度6強の地震が発生し、「北海道・三陸沖後発地震注意情報」を初めて発表しました。

私も被災地を視察し、八戸港やJR八戸線といったインフラやNTT鉄塔の被害状況を現場で確認するとともに、青森県知事・八戸市長とも意見交換を行い、被災地域の皆様に寄り添った災害対応、早期復旧を進める決意を新たにしたところです。

引き続き、できる限り現場に赴き、被災された方の生の声を聞きながら、地域の一日も早い復旧・復興に全力を尽くすとともに、地域住民の生命・身体・財産を守り抜くためには「できることは全てやる」という考えのもと、さらに災害に強い国づくりを進めてまいります。

(東日本大震災からの復興・再生)

東日本大震災からの復興・再生は、政府の最優先課題の一つです。『福島の復興なくして、東北の復興なし。東北の復興なくして、日本の再生

なし』。この強い決意の下、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、被災地の復興・再生に取り組んでまいります。

(防災・減災、国土強靭化)

国土強靭化の取組は、自然災害から国民の生命・財産・暮らしを守るとともに、ライフラインの強靭化等を通じて力強い経済成長を実現するものであり、危機管理投資の大きな柱でもあります。

これまで、「5か年加速化対策」として、おおむね15兆円程度の事業規模で、国土強靭化の取組を行ってまいりました。

これにより、全国各地で着実に効果は積み上がっていますが、その一方で、自然災害が激甚化・頻発化しており、また、老朽化したインフラの整備や保全が喫緊の課題となっています。

このような声も踏まえ、令和5年に、議員立法により「国土強靭化実施中期計画」が法定化され、改正国土強靭化基本法に基づく「第1次国土強靭化実施中期計画」が昨年6月に閣議決定されました。

本計画において、事業規模については、「5か年加速化対策」を上回る水準として、「今後5年間でおおむね20兆円強程度を目指し、今後の資材価格・人件費高騰等の影響については予算編成過程で適切に反映する」とこととされたところです。

国土交通省としては、「第1次国土強靭化実施中期計画」の初年度から、防災・減災、国土強靭化を切れ目なく進められるよう、昨年末に成立

した令和7年度補正予算も活用しながら、国土強靭化の取組を全力で進めるとともに、引き続き、労務費や資材価格の高騰の影響等も考慮した必要かつ十分な事業が実施できる予算の確保に努めてまいります。

(インフラ老朽化対策の推進)

我が国のインフラは、高度経済成長期以降に集中整備され、現在、老朽施設の割合が加速度的に高まる中、その的確な維持管理や更新の重要性が増加しております。

このため、定期的な点検や、インフラの適切に管理・更新により、施設に不具合が生じる前に予防的な修繕等を実施する「予防保全型メンテナンス」の考え方を取り組むことで中長期的なトータルコストの縮減や予算の平準化を図ることが重要です。

(災害対応体制の強化)

国土交通省では、東日本大震災や西日本豪雨など全国各地で発生した災害に対し、これまで延べ17万人以上のTEC-FORCEを派遣してまいりました。

引き続き、南海トラフ地震等の大規模広域災害発生時にも自治体等を迅速かつ的確に応援できるよう、専門的な知識を有する民間人材を非常勤雇用するTEC-FORCE予備隊員制度の創設、民間事業者をTEC-FORCEパートナー、学識者をTEC-FORCEアドバイザーと位置づけ、全国から円滑に応援を行える体制の確保、都道府県等との合同研修の実施など、行政機関・民間

企業・学識者が一体となり、災害対応力を格段に引き上げてまいります。

地方公共団体への災害発生後の支援については、TEC-FORCE の機能強化に加え、港湾、空港等について、災害対応や適切な管理等に対する国の直接支援を強化してまいります。

具体的には、港湾においては、非常災害等が発生した場合に、港湾法に基づき港湾管理者からの要請を受け、港湾施設の一部を国が管理する制度を活用した支援を行ってまいります。

(防災気象情報の高度化)

昨年の臨時国会では気象業務法及び水防法の一部を改正する法律を成立していただきました。この改正を踏まえた新たな防災気象情報体系の運用を本年出水期から開始する予定です。運用開始に向け、水防に関する情報の発信者となる地方公共団体、情報を届けていただく報道機関をはじめ各種メディアの皆様、避難情報の発令等を担う地方公共団体など、多くの関係者と密に連携し準備を進めてまいります。また、国民の皆様が的確に情報を受け止め、行動に繋げていただけるよう、しっかりと周知・広報にも取り組んでまいります。加えて、外国法人等による予報業務に関する規制の強化についても、関係する外国法人等への指導監督を徹底し、国内利用者の保護を一層図ってまいります。

(港湾の保全及び円滑な利用の確保)

令和6年能登半島地震においては、能登半島地域の受援側の港湾とその周辺の支援側の港湾

が連携し、支援物資等の海上輸送が実施されました。この教訓を踏まえ、緊急物資等の輸送拠点としての港湾機能の確保を図るための措置を含む「港湾法等の一部を改正する法律」が昨年4月に成立しました。これを受けた施策の推進を含め、災害時の海上支援ネットワーク形成のための港湾の防災拠点機能の強化を推進してまいります。

官民の様々な主体が立地する港湾において、気候変動への適応を効果的に実施するため、関係者が協働して気候変動への適応水準や時期に係る共通の目標等を定めるとともに、ハード・ソフト両面の対策を進める「協働防護」については、昨年4月の港湾法改正で制度化した枠組みを活用し、予算・税制・技術面の支援も含めて取組を進めてまいります。

(輸送の安全の確保)

令和4年4月に、北海道知床において小型旅客船が沈没し、乗客乗員計26名が死亡・行方不明となる重大な事故が発生しました。改めて、お亡くなりになられた方々とその御家族の皆様方に対し、心よりお悔やみを申し上げるとともに、事故に遭遇された皆様とその御家族に重ねて心よりお見舞い申し上げます。国土交通省では、事故発生以来、海上保安庁の巡視船艇・航空機等による捜索を実施してきました。また、「海上運送法等の一部を改正する法律」に基づき、船員の資質向上や監査の強化などの対策を行うとともに、本年4月からは、安全統括管理者・運航管理者の資格者証保有者からの選任が義務化され

る予定です。引き続き、皆様に安心して利用いただけるよう、安全・安心対策に万全を期してまいります。

(港湾ロジスティクスの強化)

昨年11月4日に設置された日本成長戦略本部において、「危機管理投資」・「成長投資」による強い経済の実現に向けた戦略分野の一つとして、「港湾ロジスティクス」が挙げられました。我が国の国際競争力を向上させ、経済安全保障の強化を図るため、港湾のサイバーセキュリティ対策やサイバーポートによる港湾関連手続の電子化、さらには「ヒトを支援するAIターミナル」等の取組により、「港湾ロジスティクス」の強化を図ってまいります。

(戦略的・計画的な社会資本の整備)

建設資材の価格高騰への対応も重要な課題です。国土交通省としては、直轄工事において、適正な予定価格の設定や契約後の状況に応じた契約変更に取り組むとともに、地方公共団体に対しても、適切な価格転嫁が行われるよう、しっかりと働きかけを行ってまいります。引き続き、近年の労務費や資材価格の高騰の影響等を考慮しながら、必要かつ十分な公共事業予算を安定的・持続的に確保するよう取り組んでまいります。また、改正建設業法において、民間工事も含め資材高騰分の転嫁ルールを新たに定めたところであります、民間発注者団体や建設業団体等への働きかけや建設Gメンの取組を通じて本制度の定着を図ってまいります。

(基幹的な交通体系の整備)

我が国のサプライチェーン強靭化に資する国際基幹航路の維持・拡大を図るため、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、

- ・国内のみならず、アジアからの国際トランシップ貨物を含めた「集貨」
 - ・流通加工・再混載等の複合機能を有する物流施設の立地支援等の「創貨」
 - ・大水深コンテナターミナルの整備、遠隔操作クレーンの導入支援等の「競争力強化」
- の3本柱の取組を、港湾管理者、港湾運営会社などの関係者と一丸となって強力に取り組んでまいります。

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、モーダルシフトの受け皿となる内航フェリー・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。

(持続可能な産業の実現、各分野の担い手の確保、生産性の向上)

地域を支える基幹産業を活性化し、成長力を高めていくことが求められています。持続可能な産業の実現に向け、各分野における担い手の確保、生産性の向上に取り組んでまいります。

建設業は、国民生活や社会経済を支え、災害時には応急復旧の最前線で対応を行う「地域の守

り手」として重要な役割を担っています。建設業が将来にわたって持続可能であるためには、現場を担う技能者の賃金が、優れた技能や厳しい労働環境にふさわしい水準に引き上げられることが重要です。

このため、昨年12月に全面施行を迎えた改正建設業法に基づき、中央建設業審議会から勧告された「労務費に関する基準」も踏まえ、技能者の処遇改善に向け、請負契約における適正な労務費の確保と、適正な賃金支払い推進に向けた施策を進めてまいります。

建設業は人で支えられ、成り立っている産業であり、建設業に従事する方々一人一人を大切にし、処遇の改善、長時間労働の是正や現場における安全性の確保などの施策を前に進め、将来に希望が持てる、若者にも魅力的な建設業の実現に努めてまいります。

(グリーン・トランスフォーメーション)

カーボンニュートラルやネイチャーポジティブなど、地球環境問題を巡る世界の潮流は大きく変化する中で、まちづくり・インフラ、交通・運輸など暮らしと経済を支える幅広い分野を所管する国土交通省の果たす役割は大きいと認識しております。環境施策を巡る様々な社会経済情勢の変化を踏まえ、昨年改定した「国土交通省環境行動計画」に基づき、様々な関係者と連携し、脱炭素・サーキュラーエコノミー・自然共生の取組を推進してまいります。

港湾分野においては、我が国の港湾や産業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、洋上風力発電について、再エネ海域利用法に基づく案件形成、基地港湾の計画的な整備や運用の効率化、排他的経済水域における展開を可能とする制度整備、浮体式の最適な海上施工方法の確立に向けた検討等により、導入を促進してまいります。

加えて、藻場(もば)・干潟及び生物共生型港湾構造物など、「ブルーインフラ」の保全・再生・創出を通じたブルーカーボンの活用に取り組んでまいります。

このほか、サーキュラーエコノミーへの移行を促進するため、港湾を核とした広域的な物流システムによる、資源循環ネットワークの形成を図ってまいります。

関係省庁や地方公共団体等が行う気候変動対策の効果的な推進に資するため、最新の観測結果や将来予測を取り入れた「日本の気候変動2025」等を活用した、大雨や高温といった極端現象の将来予測等、気候変動に関する情報の提供と、その利活用促進を進めてまいります。

(デジタル・トランスフォーメーション)

インフラ分野においては、2040年までに建設現場を少なくとも3割の省人化、すなわち生産性を1.5倍向上することを目指し、建設現場のオートメーション化に取り組む「i-Construction 2.0」を推進しています。昨年は、建設機械の自動施

工・遠隔施工について、直轄工事や災害復旧現場、海外における実演で活用しました。加えて、昨年4月から、特にICT施工の普及が進んできた土工、及び、河川浚渫工については、全ての段階でICT機器を活用することを直轄工事において原則化しました。また、昨年末に人工知能基本計画が定められたことを踏まえ、インフラ分野においてもAI利活用をより一層促進し、引き続き「インフラ分野のデジタル・トランスフォーメーション（インフラDX）」による、生産性向上やサービスの高度化を進めてまいります。

港湾分野においては、国際競争力の更なる向上のため、「ヒトを支援するAIターミナル」の取組として、荷役機械の高度化等の支援や技術開発を推進してまいります。

また、港湾の電子化を実現する情報プラットフォームである「サイバーポート」については、「物流手続（民間事業者間の港湾物流手続）」、「行政手続」、「調査統計」、「インフラ（港湾施設等情報）」の機能改善及び利用促進を進めてまいります。

（スタートアップへの支援）

建設分野の生産性向上や安全・安心で快適な交通社会等の実現に向けて、スタートアップが生み出す革新的技術を社会実装へと繋げることが重要です。

このため、国土交通省では、引き続き、研究開発支援制度の拡充、表彰制度の着実な運用等に取り組み、スタートアップへの支援を推進してまいります。

③個性をいかした地域づくりと持続可能で活力ある国づくり（観光関係施策）

昨年、我が国へのクルーズ船の寄港回数は、前年比で約2割増加しており、コロナ後のクルーズの回復が着実に進んでいます。また、寄港するクルーズ船の大型化が進む一方で、小型のクルーズ船が全国のあらゆる地域へ寄港するなど、船型や寄港地が多様化してまいりました。この流れをさらに加速させ、「2030年訪日外国人旅客数6,000万人・消費額15兆円」や「日本人クルーズ人口100万人」の目標達成に向か、各地域の皆様と連携し、多様なクルーズ船の受入環境整備や寄港促進に向けた取組、地域経済効果を最大化させるための取組、地方誘客促進に向けた取組、クルーズ旅客の裾野拡大等の取組を推進し、全国津々浦々に賑わいを創出してまいります。

さいごに

本年も国土交通省の組織が持つ「現場力」・「総合力」を最大限活かし、国民の皆様の命と暮らしを守り、我が国の経済成長や地域の生活・なりわいを支えるという重要な任務に全力を尽くしてまいります。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
安部 賢

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、日々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。

令和6年能登半島地震の発災から2年が経ちました。被災された皆様に、心からお見舞い申し上げます。多くの港湾で甚大な被害が生じましたが、被災地の復旧やなりわいの再建に資する災害廃棄物や建設資材等の輸送を優先しながら、被災施設の本復旧を進めており、引き続き

港湾利用を確保しつつ、令和8年度末までに主要係留施設全ての本復旧完了を目指してまいります。加えて、昨年12月に青森県東方沖で発生した地震により被災した八戸港の早期復旧に向けた工事を推進するとともに、東北地方整備局及び青森県が設置した八戸港復旧検討会において、コンテナターミナルを含め八戸港の被災した港湾施設の復旧に関する技術的な支援等を行ってまいります。

年末には、港湾分野における地域からのご要望を盛り込んだ令和7年度補正予算が成立するとともに、令和8年度当初予算が閣議決定されました。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。

また、昨年11月には日本成長戦略本部が設置され、「危機管理投資」・「成長投資」による強い経済の実現に向けた戦略分野の一つとして、「港湾ロジスティクス」が位置付けられました。今後、とりまとめ担当大臣である金子大臣の指揮のもと、今夏の成長戦略とりまとめに向けて具体的な検討を進めていくことになりますが、強い経済の実現に貢献できるよう、我が国港湾の国際競争力の強化や生産性向上に資する取組を進め、港湾ロジスティクスの強化に取り組んでまいります。

1. 國際コンテナ戦略港湾政策の推進

我が國のサプライチェーン強靭化に資する国際基幹航路の維持・拡大を図るため、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、国内のみならず、アジアからの国際トランシップ貨物を含めた「集貨」、流通加工・再混載等の複合機能を有する物流施設の立地支援等の「創貨」、大水深コンテナターミナルの整備、遠隔操作クレーンの導入支援等の「競争力強化」の3本柱の取組を、港湾管理者、港湾運営会社などの関係者と一丸となって強力に取り組んでまいります。また、昨年から、国土交通省の全国ネットワーク、両特定港湾運営会社のコネクションも活用し、全国の荷主等に対し、地元港湾からの国際フィーダー航路の利用を促す「Sea&Seaプロモーション」を開始しました。本年も、港湾関係者のみならず、荷主等も巻き込んだオールジャパンの取組を展開してまいります。

2. 内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化

令和5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ました。

港湾局としても、船舶大型化等に対応した岸

壁整備や、シャーシ・コンテナ位置管理等システムの高度化促進などを通じて、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ながら、トラックドライバー不足等の課題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、更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、港湾の電子化を実現する情報プラットフォームである「サイバーポート」については、「物流手続(民間事業者間の港湾物流手続)」、「行政手続」、「調査統計」、「インフラ(港湾施設等情報)」の機能改善及び利用促進を進めてまいります。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、我が國の港湾や産業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、洋上風力発電について、再エネ海域利用法に基づく案件形成、基地港湾の計画的な整備や運用の効率化、排他的経済水域における展開を可能とする制度整備、浮体式の最適な海上施工方法の確立に向けた検討等により、導入を促進してまいります。

加えて、藻場(もば)・干潟及び生物共生型港湾構造物など、「ブルーインフラ」の保全・再生・創出を通じたブルーカーボンの活用に取組んでまいります。

このほか、サーキュラーエコノミーへの移行を促進するため、港湾を核とした広域的な物流システムによる、資源循環ネットワークの形成を図ってまいります。

5. クルーズの持続的な成長に向けた取組

昨年、我が国へのクルーズ船の寄港回数は、前年比で約2割増加しており、コロナ後のクルーズの回復が着実に進んでいます。また、寄港するクルーズ船の大型化が進む一方で、小型のクルーズ船が全国のあらゆる地域へ寄港するなど、船型や寄港地が多様化してまいりました。この流れをさらに加速させ、「2030年訪日外国

人旅客数6,000万人・消費額15兆円」や「日本人クルーズ人口100万人」の目標達成に向け、各地域の皆様と連携し、多様なクルーズ船の受入環境整備や寄港促進に向けた取組、地域経済効果を最大化させるための取組、地方誘客促進に向けた取組、クルーズ旅客の裾野拡大等の取組を推進し、全国津々浦々に賑わいを創出してまいります。

6. 港湾運送分野における労働者不足対策の推進

港湾運送分野の労働者不足対策として、「港湾労働者不足対策等アクションプラン2025」に基づき、港湾運送の魅力の発信、取引適正化のためのガイドライン策定等を通じた取引環境改善、荷役作業の安全性・生産性向上や労働環境の改善等の取組を推進してまいります。

7. 港湾における防災・減災、国土強靭化の推進

令和6年能登半島地震では、能登半島地域の受援側港湾とその周辺の支援側港湾が連携し、支援物資等の海上輸送を実施しました。この教訓も踏まえ、緊急物資等の輸送拠点としての港湾機能の確保を図るための措置を含む「港湾法等の一部を改正する法律」が昨年4月に成立し

ました。これを受けた施策の推進を含め、災害時の海上支援ネットワーク形成のための港湾の防災拠点機能の強化を推進してまいります。

加えて、昨年6月に閣議決定した「第1次国土強靭化実施中期計画」に基づき、激甚化・頻発化する風水害や切迫する大規模地震等に対応するため、耐震強化の岸壁や粘り強い構造を導入した防波堤の整備、「協働防護」による気候変動適応等にも取り組んでまいります。

8. 港湾におけるサイバーセキュリティ対策の強化

港湾におけるサイバーセキュリティ対策として、港湾運送事業法に基づく港湾運送事業者のセキュリティ対策の確保状況の確認や、経済安全保障推進法に基づくターミナルオペレーションシステムの導入及び維持管理等の委託を行う際の事前審査等を継続して実施してまいります。

また、本年秋にはサイバー対処能力強化法が施行されるため、港湾運送分野も対象に、基幹インフラ事業者によるインシデント報告や政府による情報提供等を実施してまいります。引き続き、「港湾ロジスティクス」の強化にも資する、港湾におけるサイバーセキュリティ対策等の強化を図ってまいります。

9. 個性をいかした地域づくりと持続可能で活力ある国づくり

港湾は、地域の雇用と経済を支え、産業の国際競争力強化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、「みなとオアシス」や「みなと緑地PPP」など、地域住民や民間事業者、行政の連携した取組により、賑わい創出と観光の拠点となる「みなとまちづくり」を推進してまいります。

最後に、上記施策を推進していくためには、港湾建設業や調査・コンサルタントの皆様のご尽力が不可欠です。荒天リスクの考慮や作業船の更新投資、潜水士の育成など、海洋土木工事特有の課題にきめ細かく考慮しつつ、働き方改革、担い手確保、適正利潤の確保など、持続的な港湾事業環境の確保に取り組む所存ですので、皆様のご協力、ご支援をどうぞよろしくお願いいたします。

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るとともに、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7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7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、海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に関する計画立案が困難になりました。老朽化する作業船の適切な更新も滞る状況です。ご当局におかれでは、こうした事情にご理解いただき、数年前から中長期見通しのご提示をしていただいております。今後とも、作業船保有業者が、適切な経営・設備投資ができますよう中長期の見通しをより具体的に提示していただき、引き続き、ご支援をお願いします。

予算に関しては、最終年となる国土強靭化5ヵ年加速化対策が盛り込まれた大型補正予算、そして、前年度並の令和7年度当初予算が編成され、高水準な公共投資が続いている。そして、令和7年6月6日には、令和8年度以降5年間で実施される20兆円強の「第1次国土強靭化実施中期計画」が閣議決定されました。また、これまでの地震・津波・高潮対策に加え、民有と公共の護岸が混在する港湾において「協働防護」による気候変動への対応も位置づけられ、国土強靭化のさらなる推進が期待されるところです。

このような背景のもと港湾及び海岸予算のさらなる拡大を図り、事業を着実に推進するための予算の確保をお願いします。

また、当協会としましては予てより作業船の係留場所の確保について要望させていただいているところ、今般閣議決定された「第1次国土強靭化実施中期計画」に係る事業を活用し、重ねて、作業船係留施設や泊地、作業ヤードを含む工事に必要な付帯施設の整備の検討を要望いたします。令和6年1月に発生した能登半島地震においては、資機材の不足、ヤード

の不足が災害復旧工事に大きな支障となったことも事実です。工事に必要な作業船だまり等を計画的に配置しておくことにより、災害後に作業船が直ちに機能することにより航路啓開をはじめ港湾機能の復旧に寄与し、サプライチェーンの早期回復はもとより国民生活の復旧復興に貢献できるものと考えられます。また、近年の台風等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。作業船係留施設等の整備は、平時においても作業船保有業者が有効に活用できるものと考えられます。

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】

- ・「第1次国土強靭化実施中期計画」の事業の具体的な内容も含め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に加え、中小企業向けの事業量開示の検討を)
- ・港湾関係予算の令和8年度の要求額の満額確保
- ・補正予算の相当額の確保及び港湾関連予算のさらなるシェア拡大
- ・第1次国土強靭化実施中期計画における事業量の確保と計画的な推進
- ・災害に機動的に対応できる作業船係留場所について、国土強靭化実施中期計画に係る事業を活用し、工事に必要な作業船係留施設や泊地、作業ヤード等の付帯施設の計画的な整備について検討すること
- ・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・拡大

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

ご当局におかれでは、令和7年度から、猛暑日日数を加えての工期設定や「概略工程表」の添付の標準化、後工程で作業が短期間で実施を余儀なくされる場合等の費用負担の明確化など「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。)の改定を行い、適切な工期設定や契約変更を実施することに努めていただいていることに感謝いたします。

また、より契約の適切な運用に努めるために令和7年度より「品質確保調整会議」を港湾工事共通仕様書に記載し標準化していただいたこと、ありがとうございました。

昨今、設計・施工条件と現場の状況が一致しない場合が見受けられます。現場の状況等を確實に反映するよう設計・工事計画の照査を徹底し、設計図書に反映していただきますようお願いします。

なお、「第1次国土強靭化実施中期計画」においては、今後の資材価格・人件費高騰の影響についても予算編成過程で適切に反映することとされ、こうした対応を個別事業においても契約変更により適切な対応をお願いします。

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」を継続していただいているのですが、その改善は未だその途上にあると聞いており、「好循環」を創り出す状況に向け継続して検討を進めていますよう要望します。

引き続き、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
- ・発注時における設計図書の照査の徹底
- ・資材価格の高騰に適切に対応するため、直近の見積もりを採用するなど請負者の負担のない契約変更の徹底
- ・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费率のアップによる、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
- ・基準の作業能力に満たない「小規模施工」の見積もり方式等への柔軟な対応

(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)のさらなる引き上げ

(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できます。

【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、引き続き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
- ・当協会が認定している作業船乗組員の特定基幹技能者の評価を活用した受注に係る評価
- ・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、等）
- ・JVの積極的な活用

(3) 地元業者向けの工事量の確保

国土交通省は「令和7年度の中小企業者に関する契約方針」に基づき、中小企業向け契約が前年度を上回るよう努めています。一方、港湾においては、B・Cランク向け発注工事量の割合は、地方整備局において差はあります、全体の平均は比率にして20パーセント程度の横ばい状況(海技協調べ)が続いている。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6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
- ・下請優良表彰実績を企業の能力等として加点
- ・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、港湾等事業実施円滑化会議等に当協会も含め関係団体が参加させていただいていること、またその場において地方公共団体に対して国の多様な政策について周知いただいていること、ありがとうございます。引き続き、国の政策展開について連携するよう促していただくとともに、協会会員の声も届けていただきますようお願いします。

【要望】

- ・引き続き、「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」「扱い手の育成・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。

国土交通省全体の取り組みとして「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7年8月1日)等の通達が発出され、適切な代金支払等の確保等について示されています。港湾関係事業においてもその趣旨に従い取り組まれるよう望みます。

(1) 適正化を図るための枠組みの整備

【要望】

- ・元下間契約における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、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。現状で作業船によっては建造に数年オーダーの待ち時間が発生したり、日常のメンテナンスでも依頼先が廃業するなど自社で職人を養成し抱えざるを得ない事態も生じています。

こうした中、令和5度には、「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」を設置し、令和6年度に非自航作業船に係る固定資産税の課税標準について1/2として取り扱いえる旨の文書を発出するなど、作業船の維持の負担軽減等についてご支援いただい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。その負担に鑑みて、国においても、作業船保有にかかる支援をいただけるよう要望します。

また、昨今、小型船舶の検査が厳しくなり、総トン数等の小型船舶の制約の中で、同等の性能を維持することが困難になっております。安全性確保の重要性から大型化するのはやむを得ないとすれば、逆に、小型船舶の制約の緩和がなければ、人員等現場の対応が厳しくなるばかりです。

【要 望】

- ・非自航作業船に係る固定資産税の課税標準について、1/2として取り扱いが、全自治体が実現するよう引き続きの支援・指導等(当協会会員関係で、約40%の自治体が適用)
- ・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
- ・小型船舶の検査や登録の柔軟な運用の拡大にかかる助言なし支援

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、金融機関等から借り入れが必要となります。これまでに、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いたこと、物流総合効率化法に基づく低利融資を実現していただいたことに感謝申し上げます。

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)や税制改正(「設備投資促進税制」等他省庁の動きも踏まえて)による負担の軽減等について検討をお願いします。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直接的な資金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、税制改正、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経費の計上

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。

作業船に係る経費は、実態調査に基づく作業船損料で決められる仕組みと承知していますが、近年建造された新造船の基礎価格は、高騰している建造価格を作業船経費に反映しきれていないと考えられます。また働き方改革による運転時間の減少が今後顕在化することや、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あります。

令和7年度は、2年に一度の作業船損料の改定作業に向けた検討を行う年と聞いており、上述する課題に対し、作業船損料も含めた総合的な解決に向けて、より積極的な対応を望みます。

【要望】

- ・赤本が示す「船舶損料」が実勢価格を反映できない理由の分析及びその情報の共有
- ・その結果を踏まえ、作業船経費の実勢価格を反映できるよう損料のみにとらわれない手法の検討を
- ・働き方改革による運転時間の減少に伴う損料の早期対応

IV. 海上工事における「働き方改革」「扱い手育成・確保」「生産性向上」

ご当局におかれでは、「働き方改革」「扱い手育成・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」「扱い手育成・確保」を進めるための施策

令和6年4月1日より「働き方改革」による時間外勤務の上限規制が適用されています。

また、「扱い手の育成・確保」は建設業界全体の課題です。賃金については、13年連続上昇となり、公共工事設計労務単価全職種で対前年比+6.0%の伸びとなりましたが、港湾5職種についてみれば+4.9%にとどまっています。

供用係数については、荒天リスク精算型試行工事について変更実績がある海域への全件適用等、その拡大を図ることについては感謝申し上げます。

なお、令和7年度が5年に一度の改定に向けた検討作業を行う年に当たると聞いています。各港においては近年の気象海象条件の変化に伴い設計波が見直されており、供用係数についても波の条件を見直し、より実態に合った供用係数とするための検討を望みます。

令和7年6月1日から職場における熱中症対策を強化するため、改正労働安全衛生規則が施行されました。熱中症の重篤化を防止するため「体制整備」「手順作成」「関係者への周知」が事業者に義務付けられることになりました。こうした対策に係る経費の適切な計上について検討願います。

【要望】

- ・魅力ある職場としての雇用を確保するため、港湾5職種労務単価のさらなる引き上げ
- ・波の実績データの見直しによる実態に即した供用係数の設定の検討
- ・熱中症対策設備対応等の共通仮設費(現場環境改善費)における実態に即した費用の計上
- ・熱中症対策の予防のための工期延伸等が生じた際の経費の追加

2. 作業船乗組員に対する「働き方改革」「扱い手育成・確保」を推進

「働き方改革」「扱い手育成・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。特に作業船乗組員に対する職場環境の改善のため、以下のことを要望いたします。

(1) 「働き方改革」「扱い手育成・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標準歩掛を港湾局は見直すこととして、まずは試行的取り組みが行われていると承知しています。

【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) 作業船係留施設、避泊水域等の確保

現状では、作業船が係留する場所が不足する港湾が多数あり、作業船への必要資材の積み込みや乗組員の自由な乗下船においても困難を抱えています。また、災害時の復旧工事には作業船の存在が大変重要なことから、港湾管理者においてもこうした認識を持ってもらう必要があります。こうした状況を開拓すべく、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していただきました。引き続き、港湾管理者への理解の促進に努めさせていただきますようお願いいたします。

また、近年の台風等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。天候回復後、直ちに港湾の災害復旧に着手するには、災害時でも被災しない安全な避泊地の整備が重要です。

【要望】

- ・十分な容量を有し、扱い手確保等にも対応して、災害にも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、使いやすい作業船係留施設や避泊水域等の付帯施設の計画的な整備について検討すること(再掲)
- ・荒天時に避泊で災害時でも被災しない安全な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」

ご当局におかれでは、生産性向上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試行工事や設計業務に適用していただいており、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】

- ・マニュアルに従い、プレキャスト工法の推進
- ・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機器の調達や人材の育成がについて、引き続きご指導いただきたくお願いします。

【要望】

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

5. 特定外国人の特定技能制度におけるより効果的な制度変更について

会員企業の中には、船舶職員の労働力不足を補い各事業活動を存続するため、一部外国人を雇用している企業もあります。特定技能者制度において技能実習は在留期間が最長でも5年であり、将来的に長期に就労し幹部職員として活躍を期待している同企業としては短すぎると感じているとのことです。

【要望】

- ・今後、海技協として特定技能制度の活用を検討するに当たっては、ご当局でお持ちの情報の共有及びご指導を頂くとともに、個別の会員企業の要望等にご助言等頂きたい。

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、作業船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ので、引き続き国が各メーカー等との積極的な連携を図り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。

港湾局においては、カーボンニュートラルの推進(脱炭素化へのインセンティブの付与)の一環として、低炭素型作業船導入効果検証試行工事や次世代燃料導入効果検証工事を行いCO₂排出の削減効果の検証を行うと承知しています。

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り入れるための支援策を構築すること。
- ・低炭素型作業船導入効果検証試行工事や次世代燃料導入効果検証工事を通じて、港湾工事での積極的なCO₂削減の枠組みを構築すること
- ・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7年11月12日(水) 16:10～17:00

場 所：国土交通省10階 港湾局会議室

参加者

【国土交通省港湾局】

安部 港湾局長

森橋 大臣官房技術参事官

酒井 技術企画課長、

種村建設室長、畠田港湾工事高度化室長、磯谷品質確保企画官、三浦直轄事業推進官、釣田課長補佐、柳課長補佐、佐藤課長補佐、脇阪港湾工事安全推進官、荒井首席港湾工事安全推進官、対木専門官、鳥居調整官、中野課長補佐

【(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
副会長 北海道支部長	濱 谷 美津男	(株)濱谷建設代表取締役社長
副会長 中部支部長	佐 野 茂 樹	青木建設(株)代表取締役社長
理 事 東北支部長	細 川 英 邦	(株)細川産業代表取締役
理 事 関東支部長	鳥 海 慎 吾	(株)古川組代表取締役社長
代理:中 条 久		(株)古川組専務取締役
理 事 北陸支部長	奥 村 雄 二	(株)本間組代表取締役社長
理 事 近畿支部長	寄 神 裕 佑	寄神建設(株)代表取締役社長
理 事 中国支部長	山 本 静 清	大新土木(株)代表取締役副社長
理 事 四国支部長	平 野 雅 也	大旺新洋(株)専務取締役
理 事 九州支部長	上 野 世志史	(株)白海会長
理 事 沖縄支部長	丸 尾 剛	丸尾建設(株)代表取締役
常任委員会委員長	菅 沼 史 典	寄神建設(株)営業本部技術専門役
技術委員会委員長	根 木 貴 史	深田サルベージ建設(株)技術本部理事
広報委員会委員長	矢 野 隆 博	濱谷建設(株)常務取締役
専務理事	富 田 幸 晴	

3. 意見交換の概要

1. 挨拶

冒頭、当協会の寄神会長より、「令和6年に要望した多くの事柄について令和7年度に一定の進捗を図っていただいており、特に、作業船の維持の負担軽減等について検討していただいたことに感謝するとともに、今年度もさらなる検討の加速化を期待したい。令和8年度は、船舶損料の改定や供用係数の見直しを行うことや、カーボンニュートラルへの対応やICTを活用した生産性の向上などの取り組みを強化していただけると聞いている。港湾建設業として協会会員一同、海洋や港湾・海岸の整備、災害対応など、引き続き貢献していきたい。」との挨拶を行った。

安部港湾局長からは、「政府で新しく戦略会議が立ち上がり、その重要分野の中で港湾ロジスティクスというものがあり、追い風だと思っている。参議院の予算委員会では阿達雅志先生から港湾整備事業の担い手確保について発言があり、「安心かつ働き甲斐を実感していただけるよう安定した事業量の確保や適正利潤を確保し、処遇や労働環境を改善に取り組んでまいります」と国土交通大臣から答弁がなされた。予算規模に関して、道路・河川と比較したときに当初予算・補正予算では17.5倍だが、直轄工事の発注金額だと3.4倍まで下がる。港湾はほとんど工事に予算を使っているので、より質の良い予算で皆様と一緒にプロジェクトを推進していく、生産性を上げる日本のためになっていると思っている。」との前向きなご挨拶をいただき、要望の具体的な意見交換に入った。

2. 主要要望内容の説明と港湾局からの回答

菅沼常任委員長より重点的に説明を絞り込んで行うこととし、以下の項目を中心に説明を行い、港湾局より回答をいたしました。(⇒は、港湾局回答)

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

・補正予算の確保と港湾関連予算のさらなるシェア拡大

⇒安定的・計画的に国土強靭化に必要な事業規模を確保できるよう取り組んでまいりますとともに、地域バランスにも配慮しつつ、作業船活用を念頭にとした事業量の確保・事業実施に努めてまいります。また、令和7年度補正予算の確保についても尽力してまいります。

・国土強靭化実施中期計画に基づく工事に必要な作業船係留施設等の整備について検討

⇒港湾管理者に対して、港湾計画策定段階で、作業船の係留場所を位置付けるよう指導してまいります。地方整備局が発注する海上工事について、特記仕様書に係留場所を明記する取り組みを開始しています。引き続き、この取り組みの徹底について指導してまいります。

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

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

・資材価格の津島に適切に対応するため、直近の見積もりを採用するなど請負者の負担のない契約変更の徹底

⇒契約書第26条スライド条項により対応してまいります。

・諸経費検証モデル工事における下請けからの見積提出を徹底した上で、諸経費率のアップによる適切な利潤確保

⇒令和6年度に諸経費動向調査の調査票を改良し、今年度解析を行う予定。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含め、実態を反映した諸経費率となるよう取り組んでまいります。

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

(1) 総合評価における作業船評価の改善

・特定基幹技能者の受注に係る評価

⇒競争参加資格において評価しているところ。履行実施段階での発注者側の確認方法など運用面での制度設計上の改題があり、丁寧な検討が必要と認識しています。

(2) Aランク中小企業の元請受注機会の確保

・Aランク中小企業向けの発注件数・金額の増、チャレンジ型発注件数の増等

⇒地域により偏りがあることを承知しており、チャレンジ型の適用も含め各地方整備局等の状況に応じた適切な発注ロットの設定に努めるよう指導してまいります。

(3) 地元業者向けの工事量の確保

・さらなる地元業者(B・Cランク向け)向け発注件数・金額の増

⇒国土交通省全体の目標率を掲げ省全体で取り組んでいることころであり、引き続き中小企業の受注機会確保に向けた取り組みを、各地方整備局等に指導してまいります。

3. 下請契約・下請価格の適正化

・諸経費検証モデル工事における下請けからの見積提出を徹底した上で、労務費や損料など適正な下請け契約への反映

(1) 適正化を図るための枠組みの整備

⇒「労務費見積り尊重宣言」モデル工事において、工事品質確保調整会議時に元・した契約に係る見積書等の確認や下請業者に契約の実施状況をヒアリングすることにしています。また、受注者協力の下、下請け業者への賃金の支払い等に関する実態調査をする試行を実施することにしております。

(2) 適正化を図るための発注者の関与の強化

⇒工事着手時のみならず工事着手後の工事品質確保調整会議を積極的に開催し、円滑な工事に繋げられるよう各地方整備局等へ指導してまいります。引き続き、モデル工事等を通じて元請・下請契約の実態について確認してまいります。

III. 作業船の保有及び適切な維持・更新の取組

1. 作業船を保有するまでの負担軽減

・小型船舶の制約に対する柔軟な運用の拡大にかかる助言等

⇒押し船引き船等の大型化が必要であり、従来の小型船舶で対応できない実態及び問題点については、まずその実態について把握する必要があります。実態把握についてご協力をお願いします。

2. 作業船代替建造及び改造への支援

⇒作業船の買替特例については、その特例措置の延長を税務当局に要求しているところです。また、物流効率化法に基づく低利融資の対象に作業船が追加されています。政策金融公庫の融資より金利が低い「財投金利」が適用されますので、ご活用を検討願います。

3. 新造船の実勢価格を反映した作業船経費の計上

⇒引き続き船舶稼働実態調査結果を分析し、適切な船舶損料となるよう改定に取り組んでまいります。

IV. 海上工事における「働き方改革」「扱い手育成・確保」「生産性向上」

1. 「働き方改革」「扱い手育成・確保」を進めるための施策

・港湾五職種労務単価のさらなる引き上げ

⇒公共事業労務費調査により皆様から得られた回答の実態を把握の上、労務単価に反映することとなりますので、調査票への適切な記入について、ご協力終えお願いします。

・熱中症対策の適切な費用計上及び工期延伸が生じた際の経費の追加

⇒諸経費に含まれない現場の施設や設備に関する熱中症要望・防寒対策の費用計上については、現場環境改善費にて積み上げ計上を行うこととしたところです。必要に応じ、発注者協議の上対応願います。

5. 特定外国人の特定技能制度におけるより効果的な制度変更について

・船舶職員において特定技能制度を効果的に機能させるため助言等

⇒我が国の人手不足分野における人材育成の確保を目的として、令和9年度より育成就労制度に移行する予定となっております。新たな制度の詳細につきましては、情報がわかり次第、貴協会を通じて共有させていただきます。また、会員企業の要望につきましては、適宜ご相談をお願いします。

なお、外国人技能実習制度の滞在期間が最大で5年で、外国人を育成する期間としては短いとのご意見については当局でも認識しております。制度を所管している出入国在留管理庁及び厚生労働省等の関係省庁にご意見を伝えてまいります。

4. 支部からの補足意見

要望書に対する回答をいただいたのち、支部独自の要望や本部要望をさらに補足強化する意見等、さらに意見の交換がなされ、港湾局から回答を頂いた。

(⇒は、港湾局回答)

○北海道支部

維持改修等に伴う工事において、契約後の設計変更により工期の延伸、休止期間に伴う船舶の拘束が余儀なくされている。構造設計の検討を伴う設計変更ではより多くの日数が生じる。現地の現場状況・環境を踏まえ、施工基準や施工に適した設計がなされることで、発注者・受注者ともに円滑な工事の実施が期待される。受注後の設計変更では工期の延伸のみならず、近接工区にも影響があるため、発注前の事前の設計・施工照査の徹底をお願いしたい。

⇒しっかりとした調査をして現場を踏まえた設計内容とすることが重要であるので、整備局と相談して対策案を考えていきたい。

○九州支部

作業船の大型化に伴う押船や引船の大型化について、これまで小型船舶の適用を受ける20t未満の中でやってきたが、これを超えると検査の基準、建造費、ドックに係る費用、船員の確保なども変わってくる。造船屋に聞くと、船舶損料表の基礎価格から3倍近い価格になっている。単純に作業船が大きくなつたから押船と引船も大きくするというのはこれらの問題もあり難しい。港湾局だけの問題ではないとわかっているが、小型船舶の適用の枠を大きくしてもらえないか。

⇒所管である海事局に相談し、検討する。

○近畿支部

近畿ではAランク中小企業が19社中9社となっており、全国で最も多い。一方で正会員の占めるAランクの受注のシェアが非常に低く、大手マリコンと比較して全体シェアの5%を切っている。近畿や関東もそうだが、Aランク企業が多い状況に配慮した発注やチャレンジ型の発注の増をお願いしたい。近畿地方整備局へ強くお願いするが、本省からもバックアップするようお願いしたい。

作業船保有業者が持続的に活動できる入札制度に関して、作業の実情に合った積算基準をお願いしたい。例として、

ケーソン据付作業の準備・片付けの歩掛、ミキサー船の拘束、くい打ち作業の打設機械の準備・片付け・段取り替えなど。現場条件に合った拘束日数や供用損料を積算計上いただけるよう、積算基準の見直しをお願いしたい。
⇒地域の実情に合った積算になるよう、乖離については改めるように検討をしてまいりたい。

○北陸支部

能登災害復旧工事を継続するなか、昨年は、係留場所、資機材の逼迫、復興工事特有の工事の難易度を考えた柔軟な設計変更のお願いを要請してきた。誠実な対応のおかげで現在は円滑に進捗しており感謝している。今回の要望事項からは除外したという経緯があるが、今後も復興工事の更なる本格化や資機材の逼迫化が顕在化した際にはまた要望させていただく。

⇒承知した。

5. 支部の協会活動等

1. 支部の協会活動

- ①港湾局長要望を行った後に、11月25日に中国支部、11月26日に中部支部、12月1日に東北支部、12月3日に北陸支部、12月5日に近畿支部、12月10日に関東支部、12月18日に四国支部において、それぞれ地方整備局に対して意見交換会を実施しました。
- ②要望活動以外でも、会員の皆様のご期待に沿えるよう協会組織を挙げて取り組んでまいりますので、忌憚のない意見をお寄せください。

2. 令和7年度補正予算並びに令和8年度予算について

- ①12月16日に成立した令和7年度の補正予算は、1,263億円(事業費)と過去にない大きな予算が確保されました。
- ②また、12月26日に成立した令和8年度予算の政府原案が閣議決定され、港湾局関係予算は2,892億円(事業費)と前年並みの予算確保となりました。
- ③令和7年度補正予算と令和7年度当初予算を併せて、4,155億円と大きな予算になりました。

令和7年度「登録海上起重基幹技能者」講習試験結果

令和7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14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7年度の合格者は92人で、平成20年度からの合格者は2,080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23日(木)～10月24日(金)	51人	51人
福岡会場(福岡市博多区)福岡商工会議所	10月30日(木)～10月31日(金)	43人	41人
計		94人	92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	子原講師
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	2024	2025	合計
正会員	111	131	67	69	32	59	106	65	60	64	48	47	47	41	50	50	58	53	1,158
賛助会員	0	3	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	5
非会員	95	46	45	34	14	39	79	80	62	57	47	56	42	43	49	53	37	39	917
合計	206	180	112	103	46	98	186	145	122	121	95	104	89	84	99	103	95	92	2,080



東京会場



福岡会場

令和7年度「海上起重作業管理技士」講習試験結果

令和7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14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7年度の合格者は102人で、平成3年度からの合格者は6,336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3日(金)	50人	50人
大阪会場(大阪市西区)大阪科学技術センター	10月10日(金)	52人	52人
計		102人	102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)

会員別	年度 1991 ～ 2000	2001 ～ 2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	合計
正会員	1,513	814	58	48	48	69	63	68	67	38	55	46	43	67	44	59	68	3,168
賛助会員	80	11	0	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0	1	0	0	3	99
非会員	1,409	838	58	46	58	74	76	46	61	50	53	44	46	74	49	56	31	3,069
合計	3,002	1,663	116	95	106	144	140	114	129	88	108	90	89	142	93	115	102	6,336



東京会場



大阪会場

令和7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7年9月～10月に実施し、更新講習後に試験を行い、試験合格者242人が講習修了証を更新しました。

表-1 講習科目、時間

講義	科目	時間	備考
講義1	新技術等情報	1時間	
講義2	海上工事	1時間	
講義3	関連法規	1時間	
講義4	安全衛生	1時間	
講義5	工程管理・品質管理等	1時間	

表-2 講習実施日、講師

講義 実施日	講義1	講義2	講義3	講義4	講義5	備考
東京会場 9月5日(金)	赤嶋講師	長内講師	川口講師	小北講師	富田講師	
神戸会場 9月12日(金)	赤嶋講師	島村講師	子原講師	清水講師	富田講師	
福岡会場 9月26日(金)	赤嶋講師	保利講師	渡邊講師	古賀講師	富田講師	
オンライン 10月1日(水)～ 10月26日(日)	※赤嶋講師	※長内講師	※川口講師	※小北講師	※富田講師	

※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124人が資格者証を更新しました。

甲子園の熱気は現場まで —沖縄尚学優勝が島をひとつに

協栄海事土木株式会社 取締役企画部長 寄川 貴博

沖縄にとって甲子園は、単なる全国大会ではなく、島全体が息を合わせる特別な季節である。県代表校が勝ち進むたびに、県民の応援熱は街のすみずみまで広がり、テレビ局、交通インフラ、商業施設までもが甲子園モードに染まる。その象徴的な出来事が、2025年の沖縄尚学(沖尚)優勝であった。県民総出の祝福ムードはもちろん、県外から見ても「ここまで全県で盛り上がる地域は珍しい」と驚きをもって受け止められた。

沖尚の快進撃は、街のあらゆる場所に影響を及ぼした。商業施設では大型モニターに中継が流れ、従業員も仕事の手を止めて応援に見入る光景が見られた。スーパーや飲食店では「応援セール」が即日実施され、街全体が一つの祝祭のような雰囲気に包まれ

た。家庭では、親子で手作りの応援グッズを掲げ、子どもたちの声と笑い声が重なり、テレビの前が小さな応援スタジアムとなった。学校や職場でも、昼休みに中継を流して全員で応援する光景が見られ、街全体が一体感に包まれた。

そんな熱気の中、浦添市長のSNSが話題を呼んだ。決勝戦前日、X（旧Twitter）に投稿した内容はこうだ。

「8/23の10:00から約3時間は電気・水道・ガス以外の全ての社会活動がかなり低下する可能性があります。特に観光客の皆様はご注意下さい(笑)」

一見冗談のように見えるこの投稿だが、県民の熱狂ぶりを的確に表現していた。「市長らしい」「県民の気持ちを代弁している」と全国的にも注目され、SNSで



写真①沖縄尚学優勝の瞬間

はリツイートやコメントが殺到した。投稿には続けて「市役所もテレビの前から離れられないかもしれません」と書かれており、行政職員も仕事そっちのけで応援に夢中になる様子を想像させ、笑いを誘った。まさに、市長自らが県民と一緒に熱狂を楽しむ姿勢を見せ、行政も巻き込んだ“社会現象”としての甲子園の面白さを象徴する出来事となった。

決勝戦当日、浦添市役所の職員や近隣の公共施設でも、テレビを設置して中継を視聴する様子が見られた。窓から応援タオルや旗を掲げる職員もあり、市全体で“応援モード”を作り出していた。こうした行政の柔らかくユーモラスな対応は、県民にとっても温かく、親しみやすい印象を与えた。

交通インフラもまた、甲子園モードに染まった。沖尚の優勝によって県民の大坂行き需要が急増し、航空会社は臨時便を設定・増便した。特に決勝戦前後は、ANA・JAL・ソラシド航空などが那覇—伊丹・関空路線で増便し、座席争奪戦がネット上でも話題となった。

空港ロビーでは沖尚の応援Tシャツを着た県民が列をなし、まるで修学旅行の団体のような雰囲気が漂った。親子連れや友人同士、職場の同僚らが笑顔で写真を撮り合い、出発前から応援の熱気があふれていた。

県内交通も活気づいた。モノレール「ゆいレール」の利用者が急増し、通勤・通学時間帯の駅構内は応援客でごった返した。車内ではスマートフォンやタブレットで中継を見ながら声援を送る人々の姿があり、駅構内のモニター前では立ち止まって応援する人も多かった。バスでも、車窓から手作りの旗やタオルを掲げる人々が見え、街全体が“県民総動員”的応援体制になつたことがわかつた。

商業施設や飲食店の動きも活発だった。ショッピングセンターでは、特設ステージで中継を流しつつ応援イベントが行われ、家族連れや若者たちが集まって拍手や歓声を上げた。スーパー・土産物店では、沖尚のロゴ入りグッズや応援セットが並び、購入する人々



写真②県内商業施設_甲子園決勝時の様子
(画面右大型モニターでのパブリックビューイング)

の手には笑顔があふれた。カフェや飲食店では、試合に合わせた特別メニューや限定ドリンクが提供され、友人同士や親子で楽しむ光景が広がった。優勝決定後には即座に祝賀セールが始まり、街全体が喜びであふれる祝祭ムードに包まれた。

試合中の応援文化も独特で、全国的に注目された。応援団は民謡のリズムを取り入れたプラスバンドを中心にスタンドを盛り上げ、焼けた肌の球児たちや日焼けした顔、さらに難読名字が実況を悩ませる様子も話題となった。県民はこの瞬間、地域の誇りを全身で表現し、同時に楽しむことを忘れなかった。

家庭や学校、職場での応援の一体感も印象的だった。親子で応援グッズを作りし、昼休みにはクラス全員で中継を視聴、会社でも同僚と声を合わせて応援する。こうした日常の小さな連帯感が、街全体の熱狂を支えていた。観光客も巻き込み、国際通りや空港周辺では、県民と観光客が一緒に盛り上がる光景が広がった。

ここで注目したいのは、沖尚優勝の文化的・社会的な意味である。沖縄にとって甲子園は、単なる高校スポーツの大会ではなく、春・夏の風物詩として深く根付いた存在だ。毎年、島全体が応援ムードに包まれ、試合の日程に合わせて生活のリズムが変わることも珍しくない。街や学校、職場での応援活動は、地域の連帯感を強め、島民同士の絆やアイデンティティを再確認する機会ともなる。また、県外から見ると、沖縄の応援文化や名字のユニークさ、民謡を取り入れた応援スタイルなどは、特異で魅力的な風景として映る。こうして、甲子園は地域の文化や社会構造にも影響を及ぼす、沖縄にとって特別な存在になっている。

さらに、沖尚の勝利は「逆境を越える力」の象徴もある。台風や離島など、沖縄特有の環境的ハンデ

を抱えながらも、チームは粘り強く戦い抜き、勝利を勝ち取った。その姿は、県民にとっても全国にとっても希望と誇りの象徴であり、地域社会に生きる力を示すものもある。

そして、この熱気は私たち建設業にも通じるところがある。沖尚の勝利に沸いた島全体の様子を振り返ると、その背景には一人ひとりの小さな努力や協力、そしてチームとしての連帯感があることがわかる。家族や学校、職場、行政までもが一体となり、街全体が一つのプロジェクトのように動いた光景は、まさに建設現場の大規模プロジェクトを思わせる。設計、施工、資材管理、工程調整——すべてが計画的に組み合わさり、関わる人々が互いに支え合うことで初めて大きな成果が生まれる。スポーツも建設も、個々の力が結集してこそ、喜びと達成感が得られるのだ。

もちろん、現場でヘルメットをかぶって作業している私たちには、試合のように歓声を上げる時間は少ない。しかし、応援の熱気を見習えば、チーム全員で協力し合い、目標に向かって楽しみながら取り組むことの大切さを思い出させてくれる。まさに、「建設現場でも応援タオルはなくても、心の中で旗を振ろう!」という気持ちになる瞬間である。

沖尚の2025年夏の優勝は、単なる高校野球の勝利を超えて、地域社会、経済、文化が絡み合った“沖縄の夏の象徴”となった。ユーモアあふれる投稿や行政の楽しむ姿勢、県民総出の応援、交通・商業インフラの連動、そして文化的・社会的な意味、すべてが重なり、勝利は島全体の一体感として記憶に刻まれた。この熱気は、これからも次の世代に語り継がれ、私たち建設業にとっても「チームワークと協力の力」を思い出させる貴重な夏の記録となるだろう。

300t吊全旋回式起重機船兼12m³グラブ浚渫船 『第七十八東華丸』

東華建設株式会社

1. はじめに

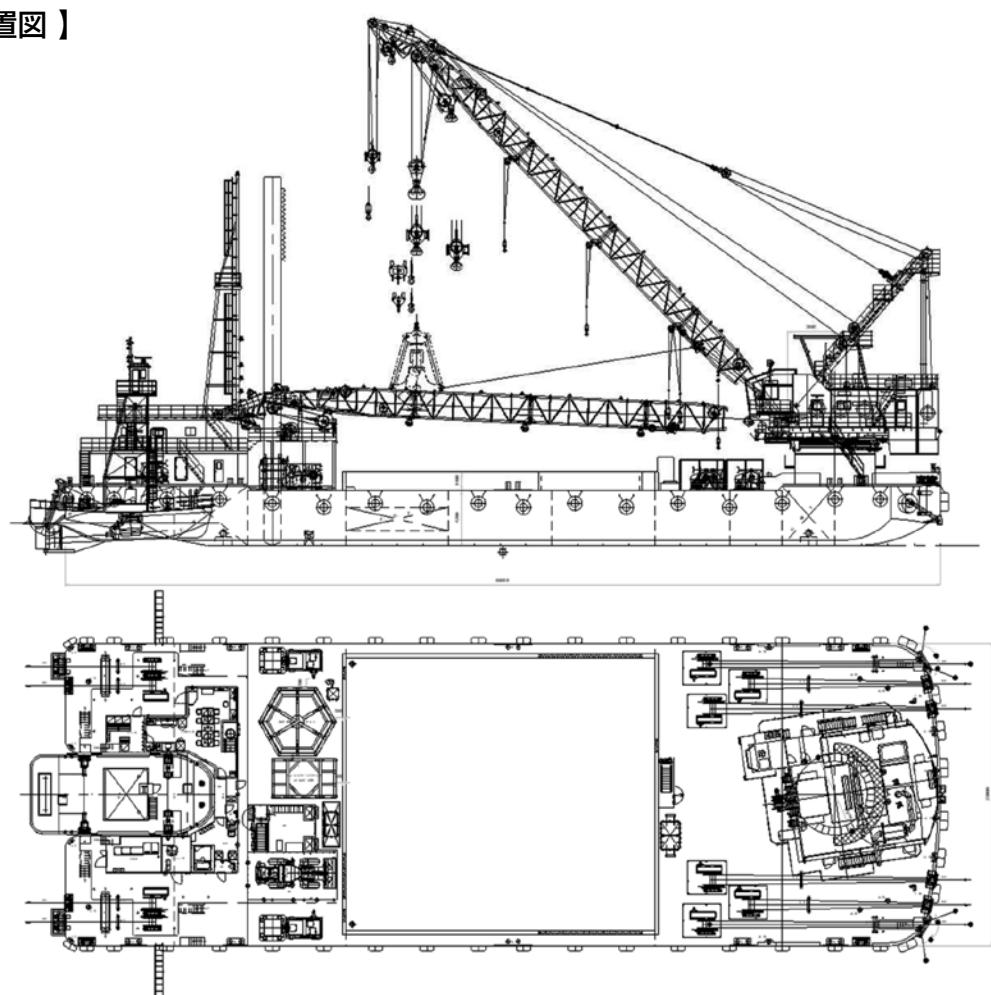
当社は、昭和46年の創業以来55年以上にわたり、港湾・漁港・海岸工事の分野で豊富な経験と技術を培いながら、起重機船・バックホウ船・台船・引船など多種多様な作業船を保有し、地元企業として地域に密着した事業展開を行うことで、多くの実績を積み重ねてまいりました。

このたび、令和6年12月に完成いたしました 全旋回式起重機船「第七十八東華丸」をご紹介致します。特徴として、浚渫、捨石投入、ブロック設置、漁礁据付など多用途に活躍できるように建造致しました。さらに、ICTを活用した「生産性の向上」、可視化による「安全性の向上」、そしてCO₂削減などの「環境性の向上」を実現する機能を備えております。



2. 第七十八東華丸の概要

【一般配置図】



【主要諸元】

クレーン		台船	
型式	全旋回式SKK30012GDT-K	船体寸法 L × B × D	68m × 23m × 4.2/4.5m
主巻最大吊能力	300t	総トン数	1,530 t
主巻作業半径	38.7m	載重量	2,000 t
補巻最大吊能力	36t	積載スペース L × B × H	24m × 20.76m × 1.4m (捨石800m ³)
補巻作業半径	42.7m		(コーミング8m 取外し可能)
ジブ長さ (補巻)	40m (44.2m)	スパッド	□1.3m × 28m × 2本
直巻能力	50t	ワインチ	ロープ6基、ワイヤー4基
最大揚程 (補巻)	38.4m (43.4m)	スラスター	ポンプジェット、推力2t型×2基
タガーウインチ	直巻1.2t×2基	搭載ホイールローダー	ZW100-6 (1.3m ³)
グラブバケット	12m ³ × 30t (密閉式)	押船 第七十七東華丸	
オレンジバケット	8m ³ × 32t	総トン数、馬力 (kw)	19t、2,276ps(1,674kw)=1,138ps(837kw) × 2基

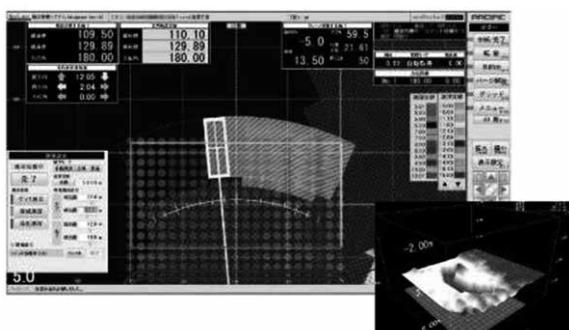
会員作業船紹介

【特徴 その1 生産性の向上】

■施工管理装置 (ICT施工)

GNSS施工管理装置およびソナーシステムにより作業状況見える化し、浚渫、捨石投入、ブロック据付、漁礁設置といった各種海洋工事の効率化と精度向上を実現します。

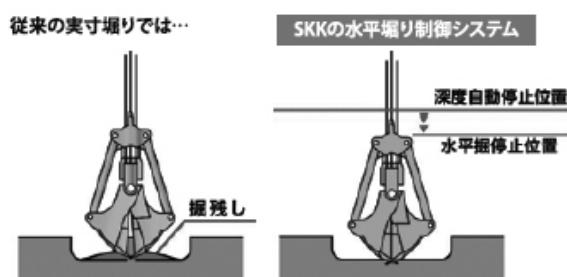
グラブ浚渫施工管理システム



■水平掘制御装置

バケットの開閉に連動して自動的に沈み込む制御を行うことで、浚渫面を均一に整え、堀り残しを防止します。その結果、精度の高い浚渫作業が実現できます。

水平堀イメージ図



■ブロック撤去用バケット

ブロック撤去用バケット(3本爪)により人力による玉掛け作業を不要とし、安全性と効率化を実現します。

3本爪バケット



■ポンプジェットスラスター

ポンプジェットは船底の開口部に取り付けられ、船底から突出する部分がないため、操船時の抵抗が少なく、ノズルの噴射方向を変えることで推力の向きを自在にコントロールできるため、操船性に非常に優れています。また、スラスターを船首側と船尾側に各1基ずつ備える事により、迅速かつ精確な位置決めが可能です。

ポンプジェットスラスター



■大深度スパッド

ピンローラージャッキアップ方式の□1300mm×28mのスパッドを搭載し、大深度の施工も可能です。



■リモコンによる遠隔操作

8台のウインチを無線遠隔操作可能なりモコンにより省力化を可能にします。



【特徴 その2 安全性の向上】

■吊り監視カメラ

クレーンジブトップに高所カメラを設置し、鉛直下をリアルタイムで監視できるようにすることで、オペレーターが視認できない作業領域を補完します。これにより、吊り荷周辺の状況把握が容易になり、安全管理の精度が向上します。

吊り荷監視カメラ

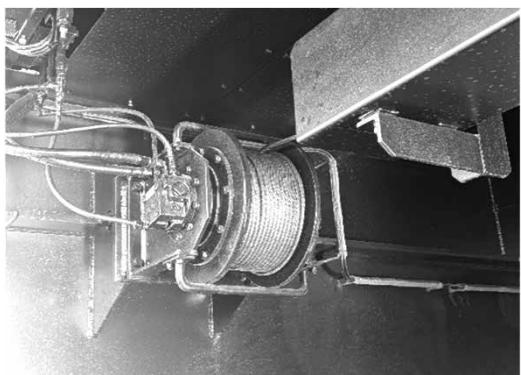


クレーン操縦室モニター



■タガーウインチ搭載

クレーン本体の左右に設置された引付用ワインチ（直巻1.2t）が使用可能で、長尺物やジャケット据付時の位置決め、振れ止めに活用できるため、安全性が向上します。



■航海用PTZカメラ

クレーンに航海用カメラを設置し、押船側から監視および操作（パン・チルト・ズーム）ができるため、押船からの死角を解消し、安全性が向上します。又、起重機船サロンのモニターでも監視が出来るので、情報の共有が可能となり、円滑なコミュニケーションが可能となります。

航海用PTZカメラ



押船操船室モニター



サロンモニター



会員作業船紹介

【特徴 その3 環境性の向上】

■蓄電システム

発電機の余剰電力を蓄電し、夜間停泊時の電力供給や作業時のアシスト電力として活用することで、CO₂排出量の削減をします。

蓄電池システム



蓄電モニター



発電装置 (125kVA 2基)



■密閉式バケット

ドレッジャー・バケットを密閉式バケットとすることで、浚渫作業時の汚濁を低減します。

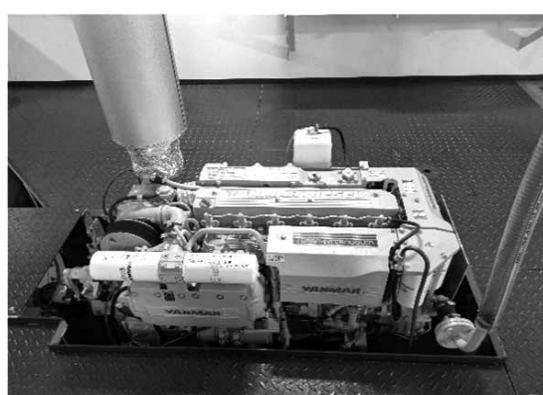
ドレッジャー・バケット 12m³ (密閉式)



■排ガス規制対応

IMO環境2次規制に対応したエンジンを搭載しており、NOx規制および国土交通省の環境性能評価基準をクリアしています。

スラスターエンジン



第七十八東華丸 『工事実績紹介』

工事名: 塩釜漁港東防波堤改築(その9)工事

【上部工 撤去状況】



工事名: 塩釜港区浚渫外工事

【浚渫工 浚渫状況】



おわりに

第七十八東華丸は、長年の海上工事の実績や東日本大震災を乗り越える中で培ってきた当社の技術と経験を礎に、高い吊上能力と安定性を備え、安全性を最優先とした施工を支える作業船です。また、作

業効率の向上や環境負荷の低減にも配慮した設備を備え、周辺環境との調和を図りながら工事を行います。今後も当社は、本船及び多種多様な作業船を活用し、安全・安心な施工を通じて地域のインフラ整備に尽力してまいります。

海の匠 登録海上起重基幹技能者の紹介

北陸支部

中野建設工業株式会社

木野下和彦



プロフィール

●出身地	新潟県
●生年月日	昭和38年12月22日
●職責	船団長
●船団	クレーン付台船：第8鳳号（150t吊） 曳船：第八とし丸（1,600ps）

●経歴(資格取得)

- ・平成3年5月 入社
- ・平成17年12月 海上起重作業管理技士 取得
- ・平成18年5月 クレーン付台船 第8鳳号
船団長就任
- ・平成25年12月 登録海上起重基幹技能者 取得

●主要工事実績

- ・令和6年度 小木港南地区波除堤(その4)工事
- ・令和5年度 小木港南地区波除堤(その3)工事
- ・令和4年度 小木港南地区波除堤(その2)工事

●今後について

弊社は主に佐渡島小木港における港湾・漁港の施設整備を担っております。

これまで、安全第一で各種海上作業に取り組んできましたが、無事故・無災害で完工するために、一番大切なことは船団内の結束・連携であると感じております。

現在、船員の高齢化が進み、担い手の確保・育成、技術の継承が大きな課題となっています。未来の佐渡を担う若い世代に今まで経験してきた海上工事の面白さ・やりがいを伝えていきたいと思っております。



第8鳳号

マリーンニュース 事務局だより

本部活動

東北支部

◇第111回理事会

令和7年10月20日（月）、東京都千代田区「都市センターホテル」において第111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7年度事業活動状況報告
- 報告事項② 令和7年度収支予算中間報告
- 第1号議案 令和7年度港湾局長要望書について
- 第2号議案 その他の議案

◇支部長会議

令和7年11月12日

- 1. 令和7年度港湾局長要望について
- 2. 令和7年度協会活動について

◇試験委員会幹事会

令和7年11月7日

- 1. 試験問題の採点

◇試験委員会

令和7年11月14日

- 1. 令和7年度講習試験結果について
- 2. 令和7年度登録基幹技能者等更新講習の結果について
- 3. 令和8年度講習・試験の日程について

◇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1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7年12月1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藤井副局長、山本港湾空港部長をはじめ15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11名が出席致しました。

寄神会長、細川支部長及び藤井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. 作業船を使用する工事と地元企業向け工事の確保について
- 3. 新造船の実勢価格を反映した作業船損料等について
- 4. 実態に合った共用係数の検討と制度運用について
- 5. 余裕ある発注と歩掛の見直しについて

マリーンニュース 事務局だより

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。

関東支部



◇関東地方整備局との意見交換会を実施

関東支部では、令和7年12月10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森副局長、内藤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17名が出席しました。

開会の冒頭に、松浦副支部長の挨拶、森副局長の順に挨拶があり、内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、内藤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、関東地方整備局事業の発注形態について、作業船の係留基地の問題等の意見が提起され、最後に菅沼常任委員長の締めの挨拶をいただき有意義な意見交換が行われました。



尚、今回の意見交換会の要望内容は以下の通りです。

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扱い手確保について

の議題（5項目）を提起し、善処を要望しました。

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

後の自由討議では、富田専務理事からの本省要望内容の紹介など両協会から活発な意見交換が行われました。

今回の意見交換会の主な支部提出議題は次のとおり。

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



◇国土交通省北陸地方整備局と意見交換会を開催

令和7年12月3日（水）、新潟市の新潟グランドホテルにて、当協会北陸支部と全国浚渫業協会日本海支部の合同で北陸地方整備局との意見交換会を開催しました。

意見交換会には、北陸地方整備局から神谷副局長、福元港湾空港部長ほか18名の出席をいただき、当協会から寄神会長、奥村北陸支部長、菅沼常任理事長、富田専務理事、松本北陸支部運営委員長ほか10名、全国浚渫業協会から金澤会長ほか6名が出席し、両協会および北陸地方整備局の挨拶の後、事務局より支部提出



近畿支部

中国支部

◇近畿地方整備局との意見交換会開催

近畿支部では、令和7年12月5日（金）に国土交通省近畿地方整備局との意見交換会を開催しました。

近畿地方整備局からは、小林副局長 苛口港湾空港部長をはじめ11名のご出席をいただき、日本海上起重技術協会本部より寄神会長 富田専務理事 菅沼常任委員長 根木常任副委員長をお迎えし、近畿支部からは寄神支部長ほか14名の参加のもと、神戸地方合同庁舎3階会議室にて行われました。

近畿支部 寄神支部長、近畿地方整備局 小林副局長の挨拶に続き、近畿支部事務局から要望事項の趣旨説明を行い、苛口港湾空港部長から回答をいただき、それらの関連事項に対し活発な意見交換が行われました。また、第2部として別会場に移動して懇親会を開催し、有意義な意見交換会となりました。

要望内容は以下のとおりです。

- 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
- 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
- III. 作業船の保有及び適切な維持・更新の取組
- IV. 海上工事における「働き方改革」「扱い手育成・確保」を進めるための施策
- V. 作業船のカーボンニュートラルの取組

◇中国支部総会及び中国地方整備局との意見交換会を開催

令和7年度中国支部総会を11月25(火)、ホテルメルパルク広島にて開催いたしました。総会には本部より寄神会長、富田専務理事、菅沼常任委員長をご臨席いただき、中国支部会員22社の内12社出席、委任状10社のもと開催されました。山本支部長が体調不良の為、山本副支部長が議長（代行）を務め、議案は全て承認されました。

総会次第

1. 開会挨拶 山本中国副支部長
2. 来賓挨拶 寄神会長
3. 議長選出 山本中国副支部長を議長に選出
4. 議案
 - 第1号議案 令和5年度活動報告
 - 第2号議案 令和5年度決算報告
 - 第3号議案 令和6年度活動報告
 - 第4号議案 令和6年度決算報告
 - 第5号議案 令和7年度活動計画
 - 第6号議案 令和7年度収支予算
 - 第7号議案 中国支部役員の選出
- 4-1. 井森 幹雄 副支部長 就任挨拶
5. 本部活動報告 富田専務理事

総会終了後、同ホテルにて中国地方整備局との意見交換会を開催いたしました。中国地方整備局からは、吉田副局長ほか16名の出席をいただき、当協会からは寄神会長、富田専務理事、菅沼常任委員長、山本中国副支部長ほか26名が出席いたしました。

当協会からは、山本中国副支部長の挨拶、中国地方整備局からは吉田副局長が挨拶を行い、続いて井上港湾空港企画官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、要望に対し林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。



四国支部

◇四国地方整備局と令和7年度意見交換会を開催

令和7年12月18日（木）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。

時節柄、体調不良にて寄神会長他、整備局、協会側双方欠席者が相次ぐ中の開催となりましたが、四国地方整備局からは、水口次長、浅見港湾空港部長、国見総括調整官はじめ主要な幹部の皆様17名にご出席をいただきました。

また、協会本部からは菅沼常任委員長、野澤専務理事ご臨席いただき、四国支部からは平野新支部長以下17名が出席しました。

四国地方整備局からは、浅見部長から要望事項に対する丁寧、且つ誠意ある回答を頂きました。

その後の意見交換では、各会員からは、中小企業に負担が少ないICT機器・技術の導入を、特定外国人技能制度については実用性があるもに他の意見が出されました。

結びとして、会員各社が夢と希望を持ち、新造船の建造や人材育成、採用などに邁進できますように引き続きご理解とご高配を賜りたいとお願いし、とても有意義な意見交換会となりました。



●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、追加配布を希望される会員は協会事務局へ申し出て下さい。



「非自航船における居住設備ガイドライン」 及びポスター配布のお知らせ

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」A4版の冊子及びポスターは、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。



(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

マリーン・プロフェッショナル
海技協会報2026.1 VOL.158

禁無断転載

発行日 令和8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 https://www.kaigikyo.jp/ E-mail honbu@kaigikyo.jp
北海道支部	〒060-0051 札幌市中央区南一条東2-2-5 SB大通東ビル9F (株)濱谷建設札幌営業所内 TEL 011-211-5222
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 岐阜市築地町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	〒900-0036 那覇市西2-11-12 1F 丸尾建設(株)那覇支店内 TEL 098-869-1617