

マリーン・ プロフェッショナル

Japan Marine Construction
Engineering Association



CONTENTS



海技協会報

ページ

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 堀田 治

08 協会活動

- ・ 令和4年度国土交通省港湾局長要望報告について
- ・ 令和4年度「登録海上起重基幹技能者」講習試験結果
- ・ 令和4年度「海上起重作業管理技士」講習試験結果
- ・ 令和4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

23 会員寄稿「会員の広場」中部支部

神野新田と神野建設

神野建設株式会社 技術管理部長 小林 利次

26 会員作業船紹介㊦ 中国支部

3200t型ケーソン製作用台船(FD)「建生Ⅱ」

株式会社 金田建設

31 海の匠「登録海上起重基幹技能者の紹介」シリーズ㊧ 東北支部

株式会社 小山組 延足 雄一

32 マリーンニュース「事務局だより」

37 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5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。新年の挨拶にも、「今年こそは収まってほしい」という希望を書いてきたところですが、現実には、中々うまくいきません。しかし、重症化しなくなったこともあり、われわれの対応は変わってきました。規制が緩くなりましたし、それに伴い、周りに「コロナに罹った人」も珍しくなくなりましたが、気にする度合は下がっています。良くも悪くも、われわれが「ウィズコロナ」に慣れてきたように感じます。

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、サッカーのワールドカップの年でした。開催地が中東のカタールであったため、11月～12月にかけての開催になり、12月19日まで熱戦が続いていました。決勝トーナメントのハイレベルな試合も見どころがありますが、やはり、強く印象に残ったのは日本チームの健闘でしょう。

ご承知のとおり、日本チームは、ドイツ、スペインという強豪国がひしめくリーグに入り、「今回のワールドカップは決勝トーナメント進出は無理」と多くの人が思ったに違いありません。しかし、結果はどうだったでしょう。その、ドイツ、スペインを破り（一番勝てそうだったコスタリカに敗れてしまいましたが）、しかも、前半リードを許しながらの逆転勝利ですからテンションが上がります。

また、「勝利した」という結果だけでなく、試合内容も目を見張るものがありました。リードされながらも動揺しない、そして、あきらめないメンタルの強さ、メンバーチェンジした選手の活躍、相手の陣地でプレッシャーをかけボールを奪う戦い方など、強くなったと感じました。

決勝トーナメントは、残念ながらPK戦の末クロアチアに敗れ、ベスト8の壁が厚いことを改めて知らされましたが、「やはり、ダメだったか」ということでなく「次こそは」と期待を抱かせる戦いぶりであったと思います。

日本チームには、感動を与えていただきました。

明るい出来事ではありません。大きなことでは、ロシアが隣国ウクライナに侵攻したことでしょう。事前から指摘されてきたことですが、まさか、現実に戦闘が起ころうとは、予想外の出来事でした。しかも、戦闘は終わる気配がありません。小麦の不足、天然ガスの不足、当事者のロシア・ウクライナだけでなく世界中に悪影響が出ています。一日も早い終戦を願ってやみません。

7月には参院選が行われました。選挙期間中に、安倍元総理が銃で撃たれ亡くなるという、残念な事件が起こりました。特に、国際政治の場でわが国のステータスを上げていただいた方でしたので、多くの外国の要人が弔問にお見えになりました。惜しい人を失くしたものです。選挙結果は、自民・公明の現政権が勝利し、港湾建設業界が応援しました、阿達雅志先生・朝日健太郎先生は、見事当選を果たされました。安定した政権の下で、建設業の処遇改善を継続していただけるものと思います。

港湾建設業を取り巻くことと言えば、「港湾空港工事のあり方検討会」で適正工費についての議論が行われました。特に、損料が今まで以上に大幅に引き上げられるとともに、諸経費を割り増しする「諸経費検証モデル工事」に取り組んでいただいています。下請も含めて適正利潤が得られるようになれば、ありがたいと思います。

さて、いよいよ、協会活動を振り返りたいと思います。

1つ目は、協会の諸活動、特に、要望活動についてです。

5月の通常総会は、2年ぶりに会員の皆さんが一堂に会した形で開催することができました。しかも、着座式で人数が限定されましたが、懇親会も開催でき、日ごろお世話になっている国会議員の先生方にもご臨席いただくことができました。支部総会については、一部の支部が「書面による決議」となりましたが、多くの支部は一堂に会し、しかも、懇親会も行うことができました。

10月からは再び感染拡大になりましたが、港湾局長要望や地方整備局等との意見交換会については、年内は全て実施することができました。

港湾局長要望は、例年のように盛りだくさんの内容で、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4年度港湾局長要望」を参照してください）。また、地方整備局と協会支部との意見交換会は、昨年は11月から始まり、7支部で行いました。各支部がそれぞれ抱えている課題を訴えました。

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、99名の登録海上起重基幹技能者と142名の海上起重作業管理技士を新たに認定・登録しました。一昨年までコロナの関係で、受講者が例年より少ない状況が続きましたが、昨年はその反動でしょうか、海上起重作業管理技士がかなり増えました。

一方、更新講習については、両資格併せて339人が受講しました。更新講習を受講しないと資格が停止・失効してしまいますので、会場における講習では感染予防策を実施するとともに、昨年度より、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ています。オンライン受講者の割合は約6割で、前年から比べると少し下がりましたが、依然過半数を超え、ニーズが高いことが覗えます。来年度の講習でも継続していきたいと思います。

資格の認定事業は公益事業であり、本年も公正さを第一に運営して参りますとともに、利用者の利便性向上を図って参ります。

昨年12月2日には、従来より1か月以上早く補正予算が成立し、また、23日には、来年度予算の政府案が閣議決定されました。また、作業船税制については、譲渡作業船の船齢が引き下げられてしまいましたが、何とか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

環境が続いている一方で、新型コロナウイルス感染症による現場が止まるリスクに加え、燃料や資材の高騰により、厳しい経営環境が続きます。いずれにしろ、現場で切れ目のない仕事ができますとともに、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。

本年は卯年です。卯（うさぎ）は穏やかで温厚な性質であることから、「家内安全」、また、その跳躍する姿から「飛躍」「向上」を象徴するものとして親しまれてきました。他にも、「植物の成長」という意味もあり、新しいことに挑戦するのに最適な年とも言われています。卯年にあやかって、日本は、「飛躍」「向上」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お願いいたします。

新年の挨拶



国土交通大臣
斉藤 鉄夫

令和5年という新年を迎え、謹んで新春の御挨拶を申し上げます。

（防災・減災、国土強靱化）

防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策により、中長期的な視点に立った計画的な取組として、「激甚化する風水害や切迫する大規模地震等への対策」、「予防保全型インフラメンテナンスへの転換に向けた老朽化対策」、「国土強靱化に関する施策をより効率的に進めるためのデジタル化等の推進」について、重点的かつ集中的に実施してまいります。5か年加速化対策を含めハード・ソフトの施策を総動員することで、防災・減災、国土強靱化の取組をしっかりと進めてまいります。

（インフラ老朽化対策の推進）

加速度的に進行するインフラの老朽化に対し、「予防保全」への本格転換をはじめ、維持管理・更新を計画的に進めていくことが重要です。複数・広域・多分野のインフラを群として捉えてマネジメントを行う「地域インフラ群再生戦略マネジメント」という考え方を柱とする提言が、昨年12月に交通政策審議会技術部会において取りまとめられました。これを踏まえ、関係省庁や地方公共団体と連携し、持続可能なインフラメンテナンスの実現に向けた取組を進めてまいります。

（観光立国の復活）

昨年11月に、関係業界団体によって国際クルーズ運航のためのガイドラインが策定されたことを受け、昨年12月から本邦クルーズ船社による国際クルーズの運航が再開し、本年3月からは外国クルーズ船社による運航再開を予定しています。クルーズの本格的な再始動に向け、関係者間で連携し、安心してクルーズを楽しめる環境づくりを一層推進してまいります。

（戦略的・計画的な社会資本整備）

我が国への国際基幹航路の寄港を維持・拡大し、日本に立地する企業のサプライチェーンの安定化等を通じて我が国産業の国際競争力強化を図るべく、国際コンテナ戦略港湾において、



「集貨」「創貨」「競争力強化」の3本柱からなる国際コンテナ戦略港湾政策を引き続き推進してまいります。また、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やトラックドライバー不足に伴うモーダルシフトの受け皿にもなる内航フェリー・RORO船の輸送網の強化や、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。

(GXの推進)

昨年12月に港湾における脱炭素化の推進等を図る「港湾法の一部を改正する法律」が施行されました。今後、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化や、水素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。

(DXの推進)

良好な労働環境と世界最高水準の生産性を有する「ヒトを支援するAIターミナル」の実現や、CONPASの利用拡大、港湾における新技術の開発を推進するための取組等を進めてまいります。

また、サイバーポートについては、物流分野（民間事業者間の港湾物流手続）において、本年3月中旬にNACCSとの直接連携を開始するとともに、来年度中の管理分野（港湾行政手続等）、インフラ分野（港湾施設等情報）との一体運用に向けた取組を推進します。

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。国民の皆様の御理解、御協力をお願いするとともに、本年が皆様方にとりまして希望に満ちた、大いなる発展の年になりますことを心から祈念いたします。

年 頭 所 感



国土交通省港湾局長
堀田 治

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っては、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。

まずは昨年、臨時国会において、カーボンニュートラルポートの取り組みを推進するための環境整備等の措置を盛り込んだ港湾法の改正案を提出し、衆参両院のご審議をいただくことで成立の運びとなりました。今後、全国の港湾で取り組みが進んでいくことが期待されます。

また、おかげさまで、港湾分野における地域の要望を盛り込んだ令和4年度補正予算の成立や令和5年度当初予算に係る閣議決定が行われたところです。港湾関係の税制改正要望につきましても、

荷さばき施設・作業船・民有護岸に係る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、少子高齢化、労働生産性の相対的低下、デジタル化の立ち後れ、地球環境の悪化、新型コロナウイルス感染症に伴う物流の混乱など、課題が多岐にわたっております。

私は、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な取り組みをしたいと思っており、以下の施策を着実に進めてまいります。

1. 国際コンテナ戦略港湾の機能強化、地域の基幹産業の競争力強化のための港湾整備

近年、アジア諸港におけるコンテナ取扱量の急増や、コンテナ船の更なる大型化等により、国際基幹航路の日本への寄港が減少傾向にあります。我が国への国際基幹航路の寄港を維持・拡大し、日本に立地する企業のサプライチェーンの安定化等を通じて我が国産業の国際競争力強化を図るべく、「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。特に、国内外からの集貨を一層促進するため、既存ストックを活用しつつ、コンテナターミナルの更なる利便性向上に向けて取り組んでまいります。

また、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強力なパワーをもっており、それをいかに最大限に引き出すかが、さらに重要になっていきます。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。加えて、トラックドライバー不足に伴うモーダルシフトの受け皿にもなる内航フェリー・RORO船の輸送網強化に取り組んでまいります。

2. 港湾の競争力強化に向けたDX及びGXの推進

「競争力強化」という視点では、国際競争力の更なる向上のため、良好な労働環境と世界最高水準の生産性を有する「ヒトを支援するAIターミナル」の実現や、新・港湾情報システム（CONPAS）の利用拡大、港湾における新技術の開発等を推進するための取り組みを進めていきます。また、港湾の電子化を進め生産性向上を図るサイバーポートについては、改正港湾法において電子情報処理組織として位置づけられたことも踏まえ、より一層、物流・管理・インフラの各分野の取り組みを推進してまいります。

加えて、「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・港湾の競争力強化や、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。昨年12月に施行された改正港湾法に基づき、港湾管理者が、多岐に亘る関係者が参加する港湾脱炭素化推進協議会での検討をふまえ、港湾脱炭素化推進計画を作成し、同計画に基づいて各関係者がそれぞれの取組を進めることとしています。また、再生可能エネルギーの主力電源化に向けた切り札とされている洋上風力発電についても、秋田港及び能代港において、我が国初となる大型商用洋上風力発電を近々全面的に運転開始予定であり、引き続き経

済産業省と連携しつつ、積極的に取組を推進しています。

3. 国民の安全・安心の確保

近年、大規模災害が毎年のように我が国を襲っていますが、港湾も例外ではありません。昨年は、福島県沖の地震による相馬港への被害や、立て続けに上陸した台風による被害が発生しました。海からの国土強靱化を進めることの重要性が今まで以上に増していると強く感じており、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」を確実に進めてまいります。また、“みなと”の機能を最大限活用して海上輸送による救助・救援や物資輸送等の災害対応支援を行うため、各地域で船舶を活用した防災訓練の実施など「命のみなとネットワーク」の形成に向けた取組を進めます。

4. クルーズの再興に向けて

国際クルーズについては、関係業界団体により策定された国際クルーズ運航のためのガイドラインを踏まえ、昨年12月から本邦クルーズ船社による国際クルーズの運航が再開されており、本年3月からは外国クルーズ船社による運航再開を予定しています。クルーズの本格的なリスタートに向け、関係者間で連携し、安心してクルーズを楽しめる環境づくりを一層推進してまいります。

私ども国土交通省港湾局は、「みなと」から我が国の抱える社会課題の解決を図り、国民全体のQOL(Quality of Life)向上に一層貢献できるよう努めてまいります。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4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4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ください、一昨年度に中長期見通しのご提示を、昨年度は更新版をご提示いただきありがとうございました。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。今後さらに、作業船保有業者が、将来を見通し適切な経営・設備投資ができますよう、作業船を使用する工事の継続・確保を含め、引き続き、ご理解・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、前年度を上回る令和4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や温暖化を抑制する対策は、計画的に進められなければなりません。港湾及び海岸関係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実行をお願いします。

当協会の会員企業は、全国各地の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5年度の要求額の満額確保
- ・補正予算の相当額の確保
- ・防災・減災・国土強靱化事業の着実な推進
- ・偏りすぎず、地域バランスに配慮した予算配分
- ・作業船を使用する工事の継続・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

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

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・空港工事のあり方検討会」を設置し、「港湾・空港工事の工期の設定に関するガイドライン」(以下、「工期の設定ガイドライン」という。)を策定されました。加えて、港湾工事の事業環境を踏まえた請負代金のあり方についてご検討いただき、「諸経費検証モデル工事」に取り組んでいただいておりますことに感謝いたします。

更に、幹部が率先して地整に足を運び、「かかった費用はお支払いする」「4週8休は確実に取る」と意識改革を進めていただき、ありがとうございました。

引き続き、工期・工費の両面にわたる取組を進めていただき、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)
- ・諸経費検証モデル工事の継続実施による、港湾請負工事における適切な利潤確保(諸経費等におけるアンケート調査の継続実施を含む)
- ・契約変更事務ガイドラインに基づく、適切な契約変更の徹底
- ・適切な工期・価格とするための積算基準の見直し

(2) 低入札価格調査基準の再引き上げ

適正な予定価格が設定されても、行き過ぎた受注競争の下では適正な額の契約とはなりません。令和4年4月に、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、収入を得ることに加え、次の受注のためにも重要です。

(1) 総合評価における作業船評価の改善

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

【要 望】

- ・受注につながるような作業船保有に係わる評価点の増
- ・作業船乗組員の一定期間以上の雇用の評価
- ・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11社)に配慮した発注
- ・Aランク中小企業の受注を高めるさらなる方策
(チャレンジ型発注件数の増、手持ち工事量の評価の導入等)
- ・JVの積極的な活用

(3) 地元業者向けの工事量の確保

B・Cランク工事量は、ご当局のご指導があり回復の傾向が見られます。引き続き、工事量の確保をお願いします。また、入札参加するためには、企業の施工実績及び配置予定技術者の施工実績が必要ですが、B・Cランクの会員でも、施工実績が維持できない企業があります。

地元業者が入札参加し受注できるよう、以下のことを要望します。

【要 望】

- ・更なる地元業者(B・Cランク)向けの発注件数・発注額の増
- ・Aランク業者を入れないBランク案件の増
- ・発注標準を見直し、B・Cランクの上限額を引き上げ、併せて、分任官契約の限度額の引き上げ
- ・企業及び配置予定者の同種工事の施工実績・経験の緩和(床掘が少ない地域では浚渫を同種工事とみなす)
- ・下請実績を「同種工事の実績」として工事成績点を加算
- ・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

今年度、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。

【要 望】

- ・「三者連絡会」における「建設業法令遵守ガイドライン」の遵守の指導の徹底
- ・「三者連絡会」を活用した協議等の円滑化の促進(契約変更となる案件の調整等を三者連絡会で行う、元下契約に関する書類の確認を三者連絡会で行う)
- ・「品質確保調整会議」への下請事業者の参画
- ・元請業者に対する下請変更契約書の提出の要請
- ・元請から下請への適正な支払いの確認強化
- ・労務単価や損料などの価格改訂の下請契約への反映の確認
- ・「労務費見積り尊重宣言」モデル工事における下請契約の適正さの確認

Ⅲ. 作業船の保有及び適切な維持・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り、作業船保有業者においても、適確な需要の見通しと着実な返済のプランの立案が求められ、慎重になります。

1. 作業船を保有する上での負担軽減

われわれ施工業者は、災害時に国からの出動要請に応えるためにも、常に作業船の維持管理を行っています。国においても、以下のことを行っていただけるよう要望します。

【要 望】

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

2. 作業船代替建造及び改造への支援

作業船の建造には多額の費用がかかり、金融機関等から借入れが必要となります。作業船の買替等の課税の特例(圧縮記帳)は、資金繰りをしやすくする効果があり、今後とも本制度の継続をお願いします。

また、新船の建造は大きな決断となりますので、資金調達の支援(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)を見積もっています。

本年4月には、作業船損料について、大幅な改善をしていただき、ありがとうございます。しかし、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

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あり、さらなる改善が必要です。

【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、特に工事適期内に収まらない場合は適用する)
- ・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
- ・作業員の賃上げと連動する設計労務費の引き上げ

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、「担い手の育成・確保」の観点から改善を求める意見があります。その一方で、見直しに伴う事業量の減、収入の減を懸念する意見も根強くあります。

【要望】

- ・作業船の運転／就業時間の見直しに当たっては、積算基準・船舶損料等の変更も含め、事業量の減、収入の減にならないよう配慮すること

(2)作業船係留場所、避泊水域の確保

作業船が接岸して係留する場所がないと、乗組員が自由に上下船することができません。現状では、係留場所が不足する海域が多数あり、工事業者は不便を感じています。

また、近年の台風で数多くの作業船が被災しているように、荒天時に安全に避泊できる水域は不足しています。

【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」

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

【要望】

- ・プレキャスト化の推進による、生産性向上・品質確保・安全性向上
- ・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

2. 要望日時・出席者

日 時：令和4年11月10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

遠藤技術参事官、魚谷技術企画課長、浅見建設企画室長、青島首席港湾工事安全推進官、田中品質確保企画官、高野港湾工事安全推進官、福田課長補佐、柳課長補佐、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)代表取締役専務）
〃 四国支部長	尾 崎 憲祐	（大旺新洋(株)常勤顧問）
〃 九州支部長	上 野 世志史	（(株)白海会長）
〃 沖縄支部長	名 嘉 康悟	（(株)屋部土建代表取締役副社長）
〃 中国支部長代理	半 田 真司	（山陽建設(株)営業統括部顧問）
常任委員長	菅 沼 史典	（寄神建設(株)専務執行役員）
事業・技術委員長	根 木 貴史	（深田サルベージ建設(株)技術部長）
広報委員長	三 原 一憲	（藤建設(株)執行役員専務）
協会専務理事	野 澤 良一	

3. 意見交換の概要

1. 遠藤技術参事官のご挨拶

冒頭に、遠藤技術参事官より「働き方改革への対応及び適正利潤の確保が、元請も下請も実現できることを目標としている。」との港湾局のスタンスについて説明がありました。続いて、「要望書に書かれていないことが、本日の意見交換で出されてくるかもしれないが、その話を聞くことが重要なことである。」とコミュニケーションの大事さについて述べられ、最後に、「耳が痛いこともストレートに、分かりやすく言ってもらうことが重要である。忌憚のない話をお聞かせいただきたい。」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4点)を絞って補足説明しました。

- ・港湾関係予算については、予算港湾のシェアアップと、予算が付くことも大事だが作業船を使用する工事の確保が重要である。
- ・適正な工費については、港湾局が諸経費検証モデル工事、その前のアンケート調査を実施してくれたので、下請の実態を発注者に届けることができた。続けていただきたい。

- ・上記と関連するが、「下請契約の適正化」は、ずっと昔からの要望である。
- ・Aランク中小の会員は近畿と九州に多いので、会員数に応じた対応をお願いしたい。また、地元業者(B・Cランク)向けの発注が少ない。海技協の多くの会員は専門業者であるが、元請で受注することも必要である。

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、魚谷技術企画課長から説明がありました。加えて、政策の参考資料をいただきました。要望内容ごとに、魚谷課長の説明を加味した回答の要旨を記してまいります。

① 事業の見通しの提示と予算の確保

- 中長期の事業見通しは、地整がよりよい説明ができるように取り組む。
- 予算は、増額確保に向け、引き続き取り組む。支援をお願いしたい。

② 適正な工期・価格となる制度・運用の改善

- 工期のガイドラインに基づき、適正な工期を設定するよう、地方整備局等を指導したい。
- 「諸経費検証モデル工事」を実施している、実態を反映した諸経費となるよう取り組む。
- 契約変更事務ガイドラインに基づく、適正な契約変更になるよう、地方整備局等を指導したい。
- 積算基準と実態の乖離を確認し、必要に応じて積算基準を見直す。

③ 低入札価格調査基準の再引き上げ

- 国交省全体で対応を検討したい。

④ 工期設定ガイドライン等の地方公共団体への浸透

- 重要港湾管理者主幹課長会議、港湾事業円滑化会議で浸透を図る。

⑤ 受注につながるような作業船保有に係わる評価点の増

- 地元企業が保有する作業船を保有する場合に加点する取組を開始した。
- 作業船を使用しない工事でも作業船保有を加点評価している。
- 運用状況や意見交換を踏まえて、改善を検討したい。

⑥ Aランク中小企業の受注を更に高める方策

- チャレンジ型は受注動向を踏まえ、引き続き、活用に取り組む。
- 手持ち工事量の総合評価は、Aランク中小だけにとどまらないことから、各団体と意見交換しながら検討する。

⑦ 地元業者向けの工事量の確保

- 今年度も、前年度実績を上回るよう地方整備局を指導している。
- 発注標準の見直しは、全体に響くことなので慎重に検討したい。
- 分任官契約限度額の引き上げは一部地整で行っており、地整で対応可。
- 同種工事の設定については、業界全体の意見を伺いながら検討したい。
- 下請実績の工事成績点の加点は、下請の成績とするのが適正なのか検討する。
- 地元企業向けのチャレンジ型は、地域の実情を踏まえ、中小企業の受注機会の確保に向け、地方整備局等を指導したい。
- 地域精通度評価については、貴協会と意見交換しながら検討したい。
- 引き続き、工事の平準化を図りたい。また、発注予定の公表は、具体的な内容になるよう、地方整備局等を指導したい。

⑧ 賃上げ評価の地方公共団体への働きかけ

- 重要港湾管理者等主幹課長会議、港湾事業円滑化会議で浸透を図る。

⑨ 下請契約・下請価格の適正化

- 「品質確保調整会議」への下請事業者の参画については、明確な位置づけがないことから、「品質確保調整会議」「三者連絡会」「設計変更協議会」等の整理・統合を検討し、同会議への下請企業の参画を検討する。

⑩ 作業船保有及び代替建造に対する支援

- 固定資産税の軽減については、自航船との公平性の観点から認められていない。税制以外の支援策を含めて検討する。

- 税制:圧縮記帳については、今年度が改正の年、税務当局に要望しているが、実績が少ない点が指摘されている。
そのため、船齢制限年数も減らされている。
- 「港湾・空港工事のあり方検討会」で作業船のあり方について検討を進めている、引き続き、作業船を保有・維持できる環境整備に取り組む。
- ⑪ **「働き方改革」「担い手育成・確保」を進めるための施策**
 - 荒天リスク精算型は、港内の工事にも適用を拡大する。
- ⑫ **作業船の運転／就業時間の見直しに当たっての配慮**
 - 業界全体から意見を聞き進めたい。実態を聞き、理論武装していきたい。
- ⑬ **荒天時に避泊できる水域の確保**
 - 防災・減災、国土強靱化のための5カ年加速化対策として、引き続き、防波堤等を整備していきたい。
- ⑭ **プレキャスト化の推進**
 - 港湾工事におけるプレキャスト工法導入促進検討会を設置して進めている。
- ⑮ **中小企業者のICT活用に対する支援**
 - i-Construction推進委員会で、中小企業向けのICT活用工事を考えていく。
 - 本年6月に、DXに関する研修を実施、12月にも講習会を行う予定。

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】

- 作業船を使う工事が減っている。かつて、風や波を見直すとの話題があった。予防保全で、既設防波堤の消波ブロックの積み直しができないか?波で叩かれ空隙が少なくなっている。その場合、却って波高は増大するのではないか?
- 事業主体も一緒になって検討したい。研究所で空隙減少の実験をさせてみたい。エビデンスがあれば検討できる。
- 風向きが以前と変わっている。防波堤の造り直しまで行くと大変なことになるが、防波堤の港内側に消波ブロックを据えるのは有効な方法と考える。これが事業化されればよい。
- 設計沖波の見直しに伴う事業費は、九州地整で検討したら1000億円程度あった。沖波調査を行ったが事業化されたものは少ない。

【Aランク中小への発注の増】

- ある支部ではAランクの会員が多いが、Aランク中小向け工事は、中小が受注できず大手がほとんど受注している。昨年、一昨年はゼロである。
- 支部でも要望するが本省からもご指導・バックアップをお願いします。
- 歴代部長も考えていること。検討していく。
- 九州ではA中小の案件を出している。

【諸経費検証モデル工事の実施】

- 諸経費検証モデル工事のアンケート調査は引き続きやって欲しい。
- 会員の中には要望しても「変わらない」とあきらめ感を持つ者が多いが、最近、国は要望を聞き改善してくれている。そういうことを話しながら、ちゃんと回答するよう働きかけている。

【作業船評価の加点を地方公共団体にも拡大を】

- 作業船保有に関し、国は加点評価しているが、同様の評価を地方公共団体でも行うよう働きかけて欲しい。
- 地方公共団体にも紹介していきたい。

【熱中症対策として作業時間を制限】

- グラブ浚渫船の残業が課題になっているが、今年の夏は暑く、熱中症対策に苦労した。思い切って、酷暑日は労働時間を6時間に制限するなどの対策をとるのも必要である。
- 理解するが、まずは働き方改革の労働時間改善から整理させていただきたい。

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ます。実際の業務で発生しました事案等、具体的な改善要望がありましたら、ご意見をいただきたいと存じます。
- ②12月までに、北海道※、東北、関東、北陸、中部、近畿、四国の7支部で意見交換会を行いました。意見交換会のためご尽力いただきました支部の方々に、紙面を借りて御礼申し上げます。
※北海道支部は、地元の港湾関係団体連絡会の一員として意見交換会を開催しており、本部は出席していません。
- ③要望活動以外にも、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23日に、令和5年度の予算案が閣議決定され、令和5年度港湾関係公共事業予算は、2,610億円(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4年度補正予算(第2次)は12月2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970億円(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4年度 「登録海上起重基幹技能者」 講習試験結果

令和4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18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4年度の合格者は99人で、平成20年度からの合格者は1,790人となりました。合格者は表-3のとおりです。年度別、会員別の内訳は表-4のとおりです。

表-1 講習試験会場及び講習者数並びに合格者数

試験会場	実施日	講習者数	合格者数
東京会場(東京都新宿区)飯田橋レインボービル	10月13日(木)～14日(金)	34人	32人
大阪会場(大阪市西区)大阪科学技術センター	10月27日(木)～28日(金)	68人	67人
計		102人	99人

表-2 講習科目・時間、講師

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

計10.5時間



東京会場



大阪会場

表－3 登録海上起重基幹技能者合格者受講番号

1001	1030	2023	2048
1002	1031	2024	2049
1003	1032	2025	2050
1004	2001	2026	2051
1005	2002	2027	2052
1006	2003	2028	2053
1007	2004	2029	2054
1008	2005	2030	2056
1009	2006	2031	2057
1010	2007	2032	2058
1011	2008	2033	2059
1012	2009	2034	2060
1013	2010	2035	2061
1014	2011	2036	2062
1015	2012	2037	2063
1016	2013	2038	2065
1018	2014	2039	2066
1019	2015	2040	2067
1020	2016	2041	2068
1021	2017	2042	2069
1022	2018	2043	2071
1023	2019	2044	2072
1024	2020	2045	2073
1025	2021	2046	2075
1027	2022	2047	

表－4 登録海上起重基幹技能者 年度別、会員別合格者一覧

(単位：人)

年度 会員別	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	合計
正会員	111	131	67	69	32	59	106	65	60	64	48	47	47	41	50	997
賛助会員	0	3	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	5
非会員	95	46	45	34	14	39	79	80	62	57	47	56	42	43	49	788
合 計	206	180	112	103	46	98	186	145	122	121	95	104	89	84	99	1,790

令和4年度 「海上起重作業管理技士」 講習試験結果

令和4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18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4年度の合格者は142人で、平成3年度からの合格者は6,026人となりました。合格者は表-3のとおりです。年度別、会員別の内訳は表-4のとおりです。

表-1 講習試験会場及び講習者数並びに合格者数

試 験 会 場	実 施 日	講習者数	合格者数
東京会場(東京都新宿区)飯田橋レインボービル	9月30日(金)	54人	53人
大阪会場(大阪市西区)大阪科学技術センター	10月7日(金)	89人	89人
計		143人	142人

表-2 講習科目・時間、講師

科 目	内 容	時 間	講 師
気象・海象	海上工事における気象・海象に関する講習	1.5時間	入部講師
安全衛生	海上工事における安全衛生に関する講習	1.5時間	秋山講師
作業船	作業船における操船技術・構造等に関する講習	1.5時間	木下講師

計4.5時間



東京会場



大阪会場

表－3 海上起重作業管理技士合格者

1001	1027	1053	2022	2050	2075
1002	1028	1054	2023	2051	2076
1003	1029	1055	2024	2052	2077
1004	1031	1056	2025	2053	2078
1005	1032	2001	2026	2054	2079
1006	1033	2002	2027	2055	2080
1007	1034	2003	2028	2056	2081
1008	1035	2004	2029	2057	2082
1009	1036	2005	2030	2058	2083
1010	1037	2006	2031	2059	2084
1012	1038	2007	2032	2060	2085
1013	1039	2008	2033	2061	2086
1014	1040	2009	2034	2062	2087
1015	1041	2010	2035	2063	2089
1016	1042	2011	2036	2064	2090
1017	1043	2012	2037	2065	2091
1018	1044	2013	2038	2066	2092
1019	1045	2014	2040	2067	
1020	1046	2015	2042	2068	
1021	1047	2016	2043	2069	
1022	1048	2017	2044	2070	
1023	1049	2018	2045	2071	
1024	1050	2019	2046	2072	
1025	1051	2020	2048	2073	
1026	1052	2021	2049	2074	

表－4 海上起重作業管理技士 年度別、会員別合格者一覧

(単位：人)

年度 会員別	1991～ 2000	2001～ 2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	合計
正 会 員	1,513	814	58	48	48	69	63	68	67	38	55	46	43	67	2,997
賛助会員	80	11	0	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0	1	96
非 会 員	1,409	838	58	46	58	74	76	46	61	50	53	44	46	74	2,933
合 計	3,002	1,663	116	95	106	144	140	114	129	88	108	90	89	142	6,026

令和4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220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)	赤嶋講師	佐藤講師	長内講師 川田講師	
神戸会場 9月16日(金)	赤嶋講師	望月講師	長池講師 清水講師	
福岡会場 9月22日(木)	赤嶋講師	中嶋講師	柳田講師 古賀講師	
オンライン 10月3日(月)～ 11月11日(金)	※赤嶋講師	※佐藤講師	※長内講師 ※川田講師	

※オンラインの各講義は、東京会場の録画配信で行った。

2. 「海上起重作業管理技士」更新講習について

「海上起重作業管理技士」の更新講習を、「登録海上起重基幹技能者」の更新講習と合同で実施し、更新講習受講者119人が資格者証を更新しました。

神野新田と神野建設

神野建設株式会社 技術管理部長 小林 利次

東三河を流れる豊川の河口では江戸時代から清州新田始め多くの新田開発が行われてきた。しかし大規模な新田開発は当時の第百十国立銀行（現山口銀行）の頭取毛利祥久により明治21年（1888）に起工される毛利新田干拓に端を発する。

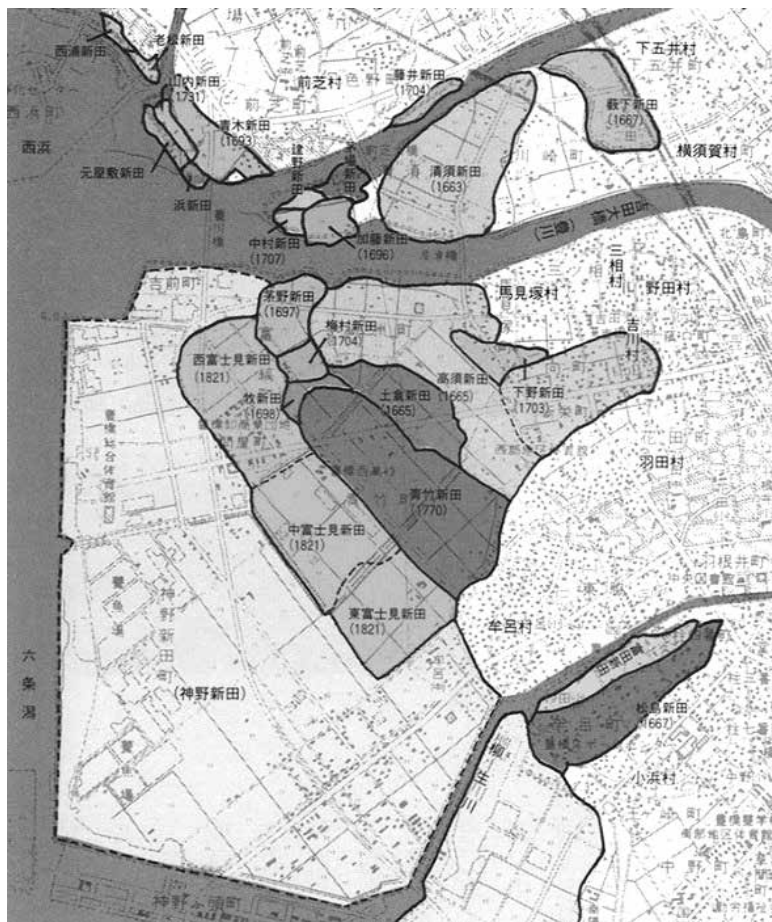
毛利氏の新田干拓工事は難を極め幾度も構築・破堤を繰り返したが、明治24年に前年の台風による堤防の亀裂から破堤・浸水し多くの死者を出したことがとどめとなり毛利氏は新田開発をあきらめることになる。

やがて新田開発の権利は売却され名古屋の実業家神野金之助が全権利を買い取ることとなる。

金之助は新田開発を決断するにあたり明治の土木技術者服部長七を伴い毛利新田を視察する。金之助がそこに見たものは新田とは名ばかりで荒涼とした海原に築堤の残骸が広がる景色だった。

金之助は長七に問う、ここに新田開発は可か不可か。これまでの治水用水分野で業績を上げていた長七は可と答える。金之助は新田開発を決意し干拓工事に着手、この時に神野建設株式会社の前身が生まれる。明治26年（1893）4月のことであった。

当時の豊橋市の面積をも凌ぐ一千町歩（約1,000ヘクタール）に余るこの干拓地の最大の敵は毛利氏も越えられなかった西風である。特に築堤工事は西風が

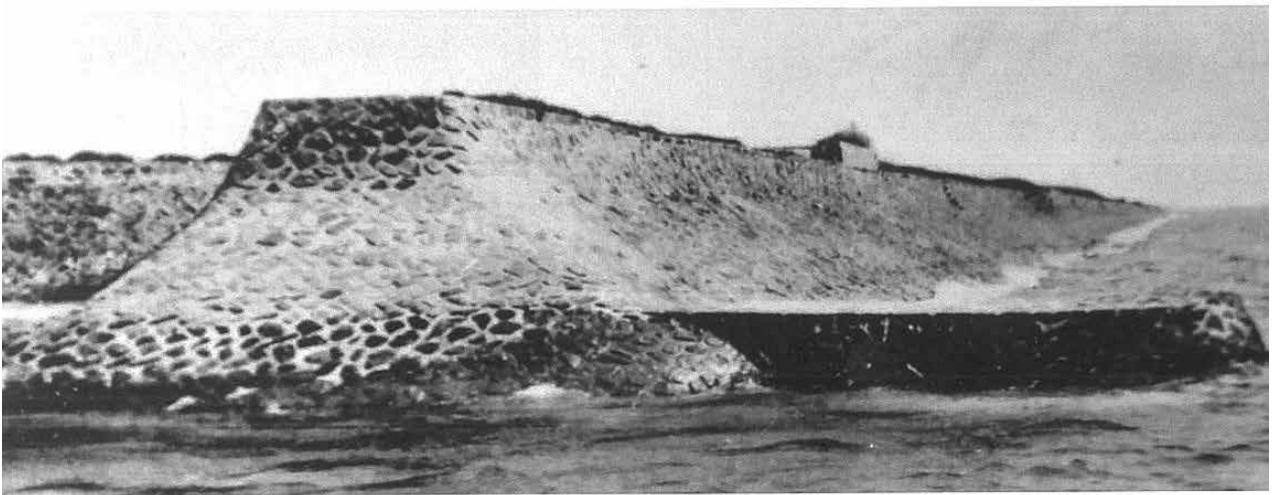
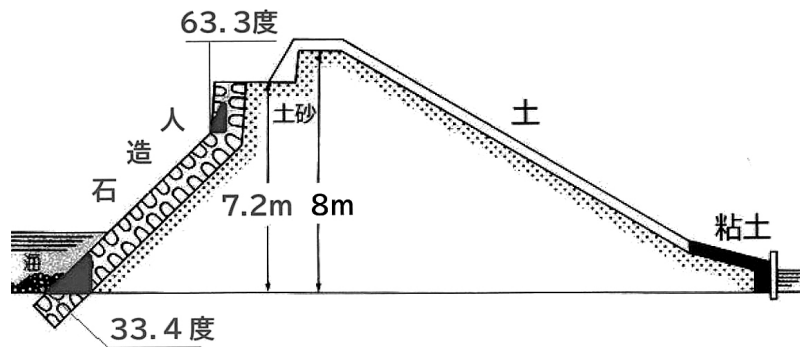


「豊橋市史」第二巻より

吹き始める冬までに終えなければならない。

金之助の夢を叶えるため長七は近郊から数千人の人夫と多数の舟を駆り集め土砂を田原町の海岸から運んだ。この時、舟が海岸を覆いつくしたとのことだ。こうして人造石堤防4千3百間（約7.8キロ）が築かれ最後の難関潮止めを迎える。

潮止めというと諫早湾干拓工事の際、銅板が次々



神野新田研究会「神野新田へようこそ」より

に海に落とされ湾を締め切っていく映像を見た方も多いと思うが、銅板などない当時はすべて人海戦術で締めることになる。

翌日から小潮を控えた9月17日の午前2時、全長85間(約154メートル)の両端にかがり火が焚かれ、中央には櫓が立ち金之助と長七が座して構える。長七は潮止のため人夫たちを二組に分け右は白、左は紅のたすきを締めさせ両者を競わせた。

夜が明けかかる三河の海に太鼓の音が響き渡ると、数千の人夫たちと土嚢を積んだ船らが中央を目

指す。中央の櫓には「賞金5百円(約2百万円)也」と書かれた張り紙があった。

こうして毛利氏が数十人の犠牲と4回目にして成した潮止を、長七らは1回目にして成功させる。

明治29年(1896)には竣工式が執り行われ入植も始まる。しかし彼らを待つ新田は豊穡の地ではなかった。

私は干拓とともに建立された圓龍寺で一枚の絵を目にする。田園風景の中にわらで葺かれた幾棟かの小屋が描かれていた。新田での開拓は貧困との戦い

でもあった。まるで縄文時代の住居のような小屋に住み入植者たちは開墾に励んだ。塩分を含んだ土地からは多くの収穫は望めず天災にも襲われる。入植者の中にはこの地を諦める者が出る中、多くの人々は不屈の開拓者精神で耐え抜き荒地を豊穡の地に変えて見せた。

一方、神野新田の経営は「神野富田殖産会社」「神富殖産会社」「神野新田土地株式会社」と幾度かの変遷を経て終戦を迎える。そして「神野新田土地株式会社」は戦後の農地改革を経て農業協同組合法施行に伴い、昭和23年に「神野新田土地農業協同組合」として事業を継承する。

さらに土地改良法施行に伴い昭和26年に「神野新田土建株式会社（現神野建設株式会社）」と「神野新田土地改良区」に、昭和29年に「豊橋西部土地改良区」と「牟呂用水土地改良区」にそれぞれ独立し「神野新田土地農業協同組合」は使命を終え解散する。

「神野新田土建株式会社」はその後、昭和28年の13号台風、昭和34年の伊勢湾台風の復旧に尽力したほか、昭和39年に三河港が重要港湾に指定されると長年にわたり培われた海洋技術をもって三河港の建設に貢献する。

昭和49年には名称を「神野建設株式会社」に改め、土木、港湾土木、リニューアル、建築を4本柱とする総合建設企業として今を迎える。



昭和28年13号台風復旧状況
弊社社史より

おわりに

私たちは130年にわたりインフラの整備をとおして地域への貢献をしまりました。これからも私たち一人ひとりが先人たちの築き上げた不屈の開拓者精神を引き継ぎ、地域社会に貢献する企業であり続けたいと願っております。

3200t型ケーソン製作用台船(FD) 「建生Ⅱ」



株式会社 金田建設

1. はじめに

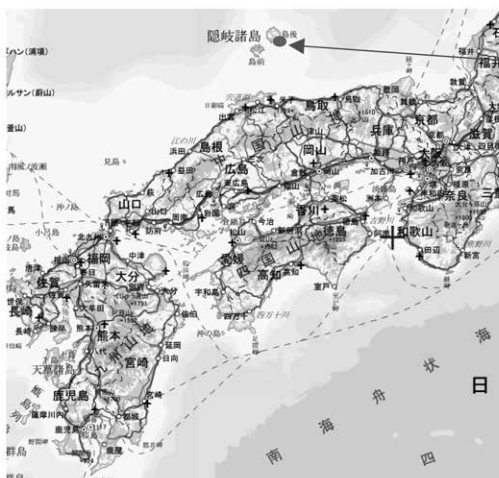
弊社は昭和26年松江市にて創業、昭和40年に隠岐の島町に拠点を移し、一貫して港湾土木工事に取り組んでまいりました。以来、『地域に生き、地域とともに成長』をモットーに、港湾工事はもとより一般土木、建築工事、戸建住宅新築工事、建築リフォー

ム工事等、信頼される「ものづくり」を続けながら今日に至っております。

建生Ⅱ(3200t型)は、平成28年7月に完成。昭和53年に建造された建生丸(2500t型)の後継船として現在弊社の主力船となっています。



写真-1 建生Ⅱ 全景



本社所在地

日本海の隠岐諸島は、西日本有数の黒曜石産地としても有名です。隠岐ユネスコ世界ジオパークに認定され、珍しい地質、独自の生態系をもつ島です。

2. 建生Ⅱの特徴

1 最大積載荷重 3,200t

本船は、ケーソン製作用台船 (FD)で、国内のFDの多くは5,000t~12,000tの大型船ですが、地方港湾の施工規模を考慮し、建造しました。



写真-2 ケーソン3函 同時製作

2 注排水は最新プログラム搭載

注排水は最新プログラム搭載のバラスト遠隔制御装置にて操作しています。船体の傾きをセンサーで検知しバラスト制御盤に表示されます。注水3時間、排水3時間と短時間でケーソン進水が出来ます。



写真-3 バラスト制御盤

3 作業甲板の耐圧力12 t/m²

作業甲板の鋼板厚は12mmとし、耐圧力12 t/m²です。船体の内面幅26m、全長46m、内面有効高さ12.5mを有し、軽荷喫水0.74m、満載喫水2.9mです。



写真-4 作業甲板

4 環境対策

Nox2次規制対応指定機の300KVA発電機を搭載しています。

会員作業船紹介

3. 作業状況



写真-5 ケーソン製作 コンクリート打設



写真-6 ケーソン製作 全景



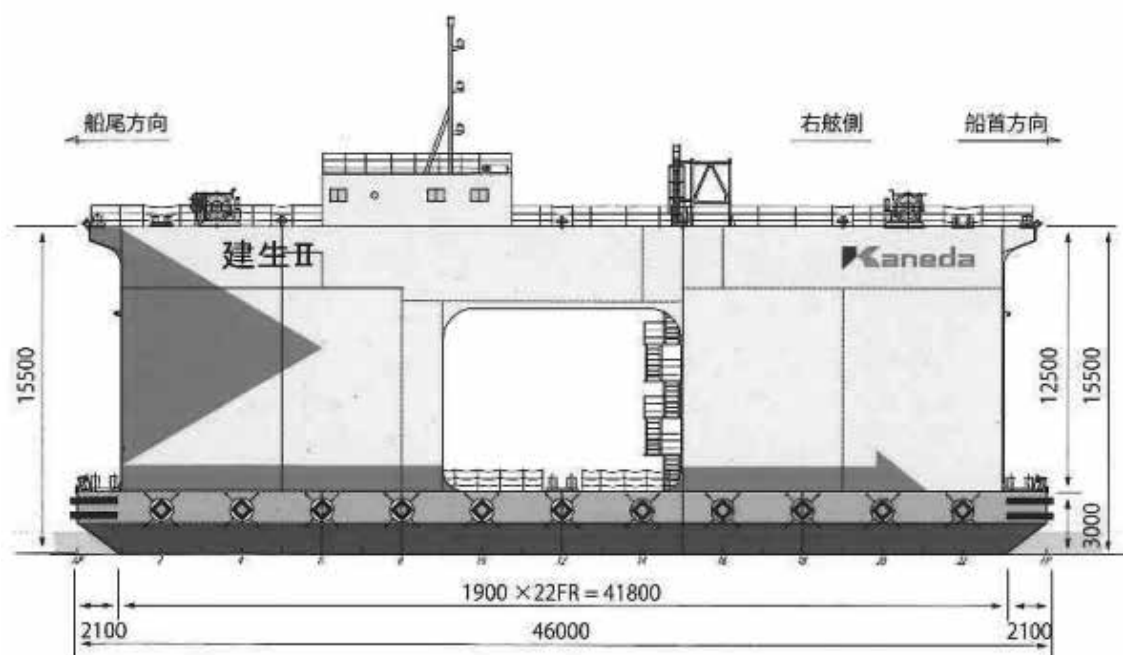
写真-7 ケーソン進水



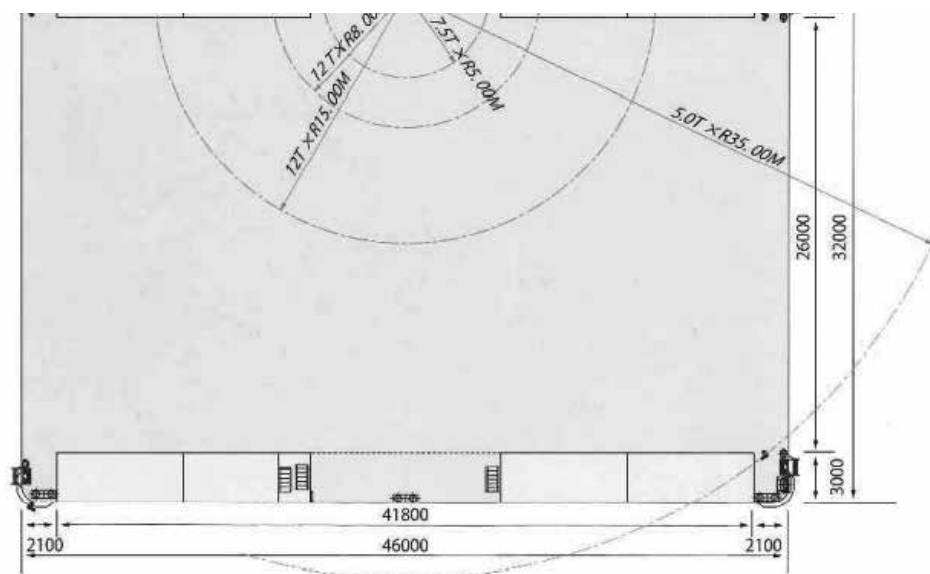
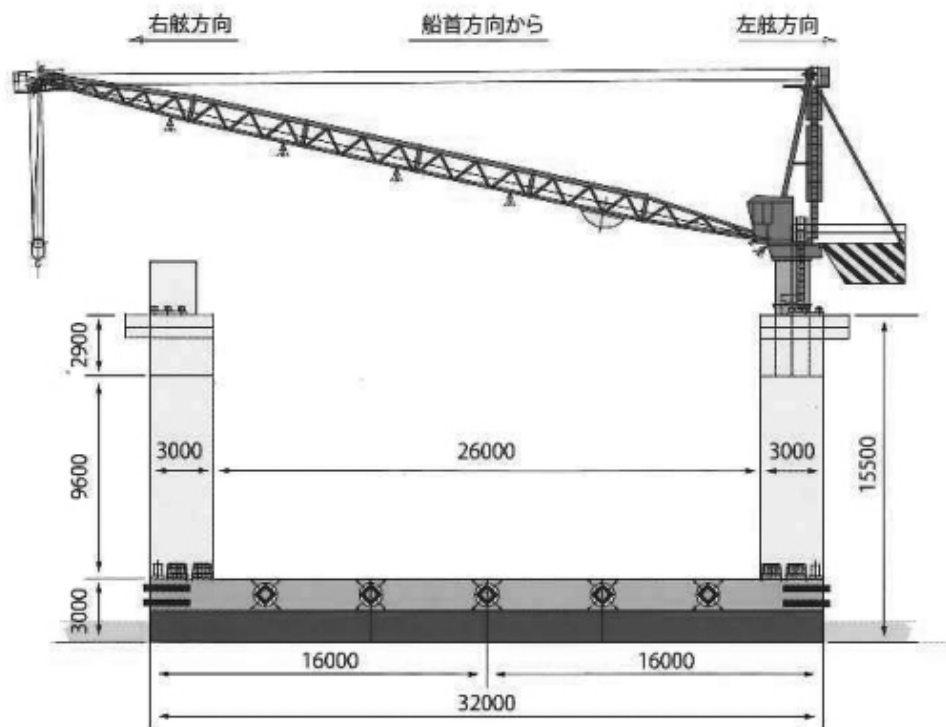
写真-8 ケーソン進水、引出し

4. 主要諸元

STARBOARD SIDE

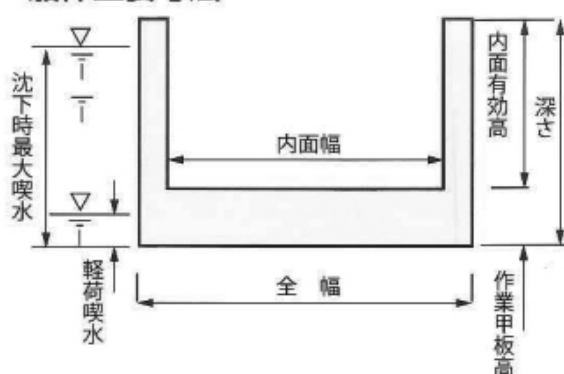


CROSS SECTION



会員作業船紹介

ケーソン製作用台船 (FD)
 船体主要寸法



建生Ⅱ 3200t型 主要諸元

船体主要寸法	全長 (m)	46.00
	全幅 (m)	32.00
	内面幅 (m)	26.00
	深さ (m)	15.50
	内面有効高 (m)	12.50
	作業甲板高 (m)	3.00
	軽荷喫水 (m)	0.74
	満載喫水 (m)	2.90
	沈下時最大喫水 (m)	14.50
出力	全装備機関 (KW)	260
最大積荷質量 (t)		3200
注排水ポンプ	能力 (m³/h)	700
	台数 (台)	2
クレーン	定格荷重 (t)	12
	作業半径 (m)	35.00
	台数 (台)	1
ウインチ台数 (台)		4
建造造船所		富士海事工業 株式会社

主要設備

主発電機	主機300KVA (240KW)	ポータブル防音型	1台
		NOx 2次規制対応品	
	補機25KVA (20KW)	ポータブル防音型	1台
		排ガス3次規制	
ジブクレーン	IHI JC-200形 1235P式		1基
	5.0t×35.0m ~ 12.0t×8m		
操船ウインチ	10T×10M/min・5T×20M/min		4台
注排水ポンプ	700m³/h 口径300A	バラストポンプ	2台
	40m³/h 口径65A	残水兼雑用水	1台
バラスト遠隔制御装置	株式会社 宇津木計器		1台

5. おわりに

建生Ⅱは、初代FD「建生丸」の老朽化により新造した作業船であります。新造船建造にあたり、地域の皆様をはじめ造船会社等、あらゆる方面の方々のご協力があってこの船が誕生いたしました。

これまでも、そして、これからも安全を第一に、この『建生Ⅱ』で日本各地の港湾工事に貢献できるよう尽力して参りたいと思います。

〒685-0015

島根県隠岐郡隠岐の島町港町大津ノ二・13番地4

TEL : 08512-2-1421 FAX : 08512-2-1423



HP

株式会社 小山組

延 足 雄 一

プロフィール

- 出身地 岩手県
- 生年月日 昭和34年7月13日
- 職 責 起重機船 船団長



●経歴

- ・平成 4年 4月 入社
- ・平成14年12月 海上起重機作業管理技士取得
- ・平成15年 6月 船団長 就任
- ・平成26年12月 登録海上起重基幹技能者取得
- ・令和 4年 5月 日本港湾協会港湾功労者表彰

●主要工事実績

- 久喜漁港機能強化(護岸)工事(2022)
- 白井海岸漁村再生交付金(東護岸ほか)工事(2021)
- 久喜漁港機能強化(南防波堤)工事(2019)
- 27災第3号沢漁港災害復旧(北防波堤)工事(2017)
- 久喜東漁場水産環境整備(増殖場)工事(2015)

●今後について

起重機船の船団長として、技術の向上、安全の確保につとめ、漁港及び漁場整備工事に携わってきました。

外海に面した作業のため、安全確保に日々頭を悩ませますが、乗組員との事前打合せ、作業中の密な連絡体制など、コミュニケーションを大切に心掛けています。

今後も自分の経験や技術を伝承しながら、部下の育成と地域の発展に寄与してまいります。



本部活動

◇第98回理事会

令和4年10月17日（月）、東京都千代田区「都市センターホテル」において第98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4年度事業活動状況報告

報告事項② 令和4年度収支予算中間報告

第1号議案 令和4年度港湾局長要望書について

◇第99回理事会

第99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16日）

第1号議案 会員の入会及び退会に関する件

（令和5年1月より㈱森川組：北海道支部、㈱大隅工業：関東支部の2社が正会員となりました。）

令和4年11月10日

◇支部長会議

1. 令和4年度港湾局長要望について
2. 令和4年度協会活動について

令和4年11月11日

◇試験委員会幹事会

1. 試験問題の採点

令和4年11月18日

◇試験委員会

1. 令和4年度講習試験等結果について
2. 令和4年度登録基幹技能者等更新講習の結果について
3. 令和5年度講習・試験の日程について

東北支部

◇東北地方整備局と意見交換会を開催

東北支部では、去る12月19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4年12月19日 16:30～17:30

場所：東北地方整備局 会議室

東北地方整備局から安部副局長、成川港湾空港部長をはじめ10名のご出席を頂き、当協会からは細川東北支部長など9名が出席致しました。

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8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. 港湾関係事業の中長期見通しの提示について
2. 作業船係留場所確保について
3. プレキャスト化の推進などによる生産性の向上について
4. 中小事業者のICT活用への支援について

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4年12月9日(金)に横浜第二合同庁舎にて、関東地方整備局との意見交換会を実施しました。

関東地方整備局からは石橋副局長、森橋港湾空港部長をはじめ10名の幹部職員の御出席とリモートにて9名の方々のご出席をいただき、関東支部から鳥海支部長以下会員11名が出席しました。

開会の冒頭に、鳥海支部長の挨拶、石橋副局長の順に挨拶があり、森橋港湾空港部長からは関東地方整備局の事業概要の説明がありました。引続き関東支部事務局より今年度の要望事項の説明を行い、これに対し、森橋港湾空港部長よりご回答をいただきました。さらに自由討議においては、中長期計画の提示の中身について、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、ICTをはじめとした先端技術に対する紹介や説明会について、作業船の係留基地の問題等の突っ込んだ意見が提起され、最後に松浦副支部長の締めの挨拶をいただき有意義な意見交換が行われました。

尚、今回の意見交換会の要望内容は以下のとおりです。

1. 港湾関係事業予算の確保と中長期見通しの提示について
2. 入札契約制度の改善と元・下請負契約の適正化について
3. 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4年12月6日(火)に新潟市の新潟グランドホテルで北陸地方整備局(杉野浩茂次長・久田成昭港湾空港部長ほか)と意見交換会を行いました。

北陸支部長からは、冒頭「カーボンニュートラルポートの形成や洋上風力発電などで会員の作業船の活躍の機会が増えることを期待しています。会員各社が見通しを立てて安定した事業展開ができるよう引き続き予算の確保をお願いいたします。」とあいさつがあり、杉野次長からは、「作業船を維持するためには安定した経営基盤づくりが重要」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(伏木富山港湾事務所・金沢港湾空港整備事務所・敦賀港湾事務所各事務所長はWEB参加)と、海上工事での働き方改革や入札契約制度などを中心に意見を交わしました。北陸支部からの個別要望案件については、久田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、適切なご発言をありがとうございました。



北陸地方整備局との意見交換会

中部支部

◇国土交通省中部地方整備局との意見交換会を開催

中部支部では去る令和4年12月1日(木)中部地方整備局会議室にて中部地方整備局との意見交換会を全国浚渫業協会東海支部と合同で開催いたしました。

出席者は中部地方整備局からは佐々木淑充副局長、山本大志港湾空港部長ほか23名(WEB10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4名が出席しました。

(一社)日本海上起重技術協会 中部支部 佐野支部長、(一社)日本海上起重技術協会寄神会長、佐々木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、今回もコロナウイルス感染予防対策の為、交流会を開催致しませんでした。

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及び陸電施設整備。
- ・工事発注時の事前調整と条件明示の徹底
- ・実勢価格を反映した積算、実情にかなった設計変更の対応
- ・船舶機械等の稼働実績に応じた積算対応の改善
- ・地方自治体への働き方改革の普及指導及び適正な工事積算の指導

近畿支部

◇近畿地方整備局との意見交換会を開催

近畿支部では令和4年11月21日(月)に国土交通省近畿地方整備局との意見交換会を行いました。

近畿地方整備局からは中村副局長 北出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 根本事業委員長をお迎えし、近畿支部からは理事幹事併せて7名の出席のもと、神戸地方合同庁舎3階会議室にて行われました。

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

それに対し北出港湾空港部長より回答があり、それらの事項に対して活発な意見交換が行われました。また第2部として懇親会を神戸三宮東急REIホテルにて開催し、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
- (2) 適切な工期・価格とするための地方公共団体との連携強化

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
- (2) Aランク中小企業の元請受注機会の確保
- (3) 地元業者の工事量の確保
- (4) 海上工事チャレンジ型の確保と適正化

3. 積算基準の見直しと積算の適正化

4. 下請け価格適正化を図るための発注者の関与強化

- (1) 適正化を図るための枠組みの整備
- (2) 適正化を図るための発注者の関与の強化

Ⅲ. 作業船の保有及び適切な維持・更新の取り組み

Ⅳ. 海上工事における働き方改革と担い手確保について

- 1. 「働き方改革」「担い手育成・確保」を進めるための施策
- 2. 「働き方改革」「担い手育成・確保」推進への取り組み
 - (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
 - (2) 作業船係留場所、避泊水域の確保
- 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」
- 4. 中小事業者のICT活用に対する支援

中国支部

◇広島港湾空港整備事務所と意見交換会を開催

中国支部では、11月25日(金)に、広島港湾・空港整備事務所との意見交換会を開催いたしました。

広島港湾・空港整備事務所からは、林所長をはじめ副所長3名、全5名出席いただき、中国支部からは深山支部長をはじめ、広島県内6会員、全16名が出席しました。

当局より今後の港湾事業に関する説明や、継続事業の進捗状況などについての説明をいただきました。

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

提案(要望)

- 1. 入札及び工事発注について
- 2. ICTの活用について
- 3. 適正な工期設定について
- 4. 積算基準について
- 5. プレキャスト化等による生産性向上について

新型コロナウイルスの関係で懇談会は中止になりましたが、有意義な意見交換会になりました。



近畿地方整備局との意見交換会



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4年12月19日(月)に今年一番の寒波が襲来する中、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。

四国地方整備局からは、小林次長、酒井港湾空港部長、斎藤総括調整官はじめ7名の幹部職員にご出席をいただきました。

また、協会本部からは寄神会長、菅沼技術委員長ご臨席いただき、四国支部からは尾崎支部長以下17名が出席しました。

寄神会長、尾崎支部長、小林次長のあいさつの後、四国地方整備局からの回答書に基づく丁寧な回答の後、意見交換では、支部会員から働き方改革に関すること等多くの意見が出され、予定時刻をオーバーするほど活発な意見交換会となりました。

引き続き、会場を移しての懇談会では3年ぶりの開催とあって、I部の意見交換会と同様にホットに盛り上がりました。



四国地方整備局との意見交換会

インフォメーション

●お知らせコーナー●

1

安全啓蒙ポスター 配布のお知らせ

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

会員への配布

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



「安全ポスター」

2

(10月以降掲載分)

海技協ホームページ「会員専用ページ」の掲載事項

〔関係通達〕

- 下請契約及び下請代金支払の適正化並びに施工管理の徹底等について(令和4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4年12月1日)

〔協会活動〕

- 「令和4年度国土交通省港湾局長要望書(令和4年11月10日)」

〔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38号 2022年11月)

3

新型コロナウイルス感染症に関するお知らせ

- 年末年始の感染対策についての考え方(令和4年12月9日)
- マスク着用について(令和4年10月17日)
- 今秋以降の感染拡大期における感染対策について(令和4年10月13日)

(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 :03-5640-9309

E-mail:honbu@kaigikyo.jp

マリン・プロフェッショナル
海技協会報2023.1 VOL.146

禁無断転載

発行日 令和5年1月

発行所 一般社団法人日本海上起重技術協会
広報委員会

〒103-0002

東京都中央区日本橋馬喰町1-3-8

ユースビル8F

TEL 03-5640-2941

FAX 03-5640-9303

印刷 株式会社 TBSグロウディア

一般社団法人 **日本海上起重技術協会**



本部	〒103-0002 東京都中央区日本橋馬喰町1-3-8 ユースビル8F TEL 03(5640)2941 FAX 03(5640)9303 URL http://www.kaigikyo.jp/ E-mail honbu@kaigikyo.jp
北海道支部	〒065-0019 札幌市東区北19条東7丁目2-10 藤建設(株)札幌支店内 TEL 011-721-9800
東北支部	〒030-0821 青森市勝田2-23-12 (株)細川産業内 TEL 017(723)1451
関東支部	〒104-0044 東京都中央区明石町13-1 (株)古川組内 TEL 03(3541)3601
北陸支部	〒951-8650 新潟市中央区西湊町通三ノ町3300-3 (株)本間組内 TEL 025(229)8473
中部支部	〒413-0011 熱海市田原本町9-1 青木建設(株)内 TEL 0557(82)4181
近畿支部	〒652-0831 神戸市兵庫区七宮町2-1-1 寄神建設(株)内 TEL 078(681)3126
中国支部	〒723-0016 三原市宮沖1-13-7 山陽建設(株)内 TEL 0848(62)2111
四国支部	〒781-0112 高知市仁井田1625-2 大旺新洋(株)内 TEL 088(847)2112
九州支部	〒808-0021 北九州市若松区響町3-1-33 (株)白海内 TEL 093-751-0350
沖縄支部	〒905-0014 名護市港2-6-5 (株)屋部土建 浦添本社内 TEL 098(879)7704