

海技協会報2025.1
VOL.

154

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



CONTENTS

VOL. 154

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 中野 洋昌
- ・「年頭所感」
国土交通省港湾局長 稲田 雅裕
- ・「新年のご挨拶」
自由民主党 参議院 比例区支部長 しげもと まもる

13 協会活動

- ・令和6年度国土交通省港湾局長要望報告について
- ・令和6年度「登録海上起重基幹技能者」講習試験結果
- ・令和6年度「海上起重作業管理技士」講習試験結果
- ・令和6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

28 会員寄稿「会員の広場」四国支部

- ・600t 吊全旋回式起重機船『作業船内の生活環境』
兼子建設株式会社

31 会員作業船紹介[㊦]九州支部

- ・400t 吊全旋回式多目的起重機船
立神3号
村上建設株式会社

36 海の匠「登録海上起重基幹技能者の紹介」シリーズ[㊦]北海道支部

堀松建設工業株式会社 加藤 雅喜

37 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、中部支部、近畿支部

40 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ますと、年明け早々の石川県能登地方を中心に最大震度7という巨大地震が発生し大きな災害からのスタートとなりました。9月には再び石川県には特別大雨警報が発令され、人的被害も含まれる未曾有の豪雨災害にも見舞われました。また、8月には日向灘を震源とする震度6弱の地震が発生する中、気象庁より初の南海トラフ地震臨時情報（巨大地震注

意）が発表され、南海トラフ地震の兆候ではと、一時、日本中が緊張感に包まれました。

また、令和6年度は選挙の年でもありました。大きな選挙を上げただけでも、1月台湾総統選挙における与党民進党の勝利に始まり、11月にはアメリカ大統領選挙ではトランプ元大統領が振り返りを果たしました。今後の激動の国際情勢は、日本経済にとって、日本社会にとってどのように影響してくるのでしょうか。世界各地で紛争、戦争が続く中、この東アジアにおいても不安定な政治情勢となることが懸念されるところです。また、国内に目を向けると7月の東京都知事選挙において小池都知事が再選を果たすも、国政においては10月の衆議院議員選挙で自公与党が過半数を失うという衝撃的な結果になりました。昨年末の予算審議等を見ても、国会での意思決定の手続きが大きく変わりつつあることが見て取れるのではないかと思います。安定した国政の運営を望むばかりです。

さて、私たち関係業界とりわけ作業船を取り巻く環境ですが、年々その厳しさを増しています。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です。また、海上起重技術を引き継ぐ担い手の育成・確保は建設業界全体の課題です。賃金については、昨年、設計労務費が5%以上引き上げられことに加え、荒天日の発生頻度

が見直され、供用係数が改定されました。適切な賃金アップや工期設定については、継続的に求めていかなければならないと思います。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。そのためには、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なのです。

こうした中、国土交通省港湾局では、一昨年「港湾工事の持続可能性を確保する作業船のあり方」をとりまとめていただいたことに加え、昨年は「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」設置し、切れ間なく作業船の維持の負担軽減等について検討していただきました。特に、「非自航作業船に係る固定資産税の課税標準について」「作業船の新造に関する低利融資制度について」等々の課題に向き合い、進捗させていただきました。また、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。港湾建設業の発展を支えている港湾局の努力には大変感謝するところであり、協会活動を支える皆様の努力と協力の賜物と感謝する次第です。

なお、「働き方改革」による時間外勤務の上限規制の適用やカーボンニュートラルへの対応など、乗り越えなければならない課題がまだ数多くありますが、協会会員一同、ますます努力してま

いりましょう。

そして、例年のことですが当協会として令和6年11月13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。そして、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6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、中部地方整備局と当協会中部支部との意見交換会が始まり、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はこの場を借りてお礼申し上げます。

次に、公益事業である資格の認定事業についてです。令和6年度は、95名の登録海上起重基幹技能者と115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5年度は、登録海上基幹技能者103名、海上起重作業管理技士93名と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8名の減となっているものの、その前段階資格である海上起重作業管理技士が22名増えており、将来の海上起重基幹技能者の卵が育つ上で良い傾向にあるものと考えられます。また、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5年度47.5才に対し令和6年度46.5才、海上起重作業管理技士令和5



年度43.7才に対し令和6年度40.4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。しかし、海上起重基幹技能者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5年度989名から令和6年度962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が顕著になることが憂慮されます。技術者不足が進行しているのが現実です。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ひます。

さて、昨年12月17日に補正予算が成立しました。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6年度補正予算は、1,085億円（事業費）（貸付金や調査費等除く）と過去にならぬ大きな予算額が確保されました。また、27日には、令和7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1.0、2,649億円（事業費）と前年並みの予算の確保となりました。補正予算を含めると3,733億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7年度港湾関係予算の要求額の満額確保をお願いし、稲田局長からも予算の確保が最も重要と考えており、大きな規模を確保できるようにしていきたいと表明をいただけていました。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、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
中野 洋昌

新年を迎え、謹んで新春の御挨拶を申し上げます。

昨年は、元日の能登半島地震、その被災地を襲った9月の豪雨災害をはじめ、各地で大規模な災害が相次ぎました。改めて、こうした災害により亡くなられた方々の御冥福を心からお祈りするとともに、被災された全ての方々にお見舞いを申し上げます。

私も能登や東北の現場を視察する中で、改めて被害の甚大さを確認し、災害への備えや早期の復旧・復興の必要性を痛感いたしました。こうした教訓を踏まえ、今後も、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、運輸

分野や通学路等の安全対策、海上保安能力の強化等を通じて、国民の安全・安心を確保してまいります。

また、デフレからの脱却を確実なものとするため、我が国の成長力を高めるべく、戦略的な社会資本整備や地域間のネットワーク強化、様々な産業分野における担い手の確保、GX・DXの推進等に取り組んでまいります。

併せて、各地域がその特徴を活かしつつ、持続可能であり続けられるよう、「地方創生2.0」の旗のもと、地方への人の流れを拡大し、地域雇用や経済を拡大するとともに、公共交通など暮らしに必要なサービスの維持に努めてまいります。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。私自身、国土交通大臣として、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応えられるよう、全力で任務に取り組んでまいり所存です。

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)

能登半島地震の発災から1年が経過しました。改めて能登半島地震及び9月20日からの大雨でお亡くなりになられた方とご家族に対し、心よりお悔やみ申し上げます。また、被災された全



ての方々に心からお見舞い申し上げます

港湾については、全ての港湾で本復旧を進めてまいります。地盤が隆起した輪島港では、令和8年度中の本復旧の完了を目指すとともに、和倉温泉の護岸では、旅館の営業再開に間に合うように本復旧を進めるなど、なりわいの再建に貢献してまいります。

(防災・減災、国土強靱化)

我が国の国土は災害に対して脆弱であり、激甚化・頻発化する豪雨災害や切迫する大規模地震などから、国民の皆様の命と暮らしを守ることは国の重大な責務と認識しております。

そのため、昨年末に成立した令和6年度補正予算も活用しながら、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」に基づく取組を着実に推進してまいります。

また、「5か年加速化対策」後も、中長期的かつ明確な見通しのもと継続的・安定的に切れ目なくこれまで以上に必要な事業が着実に進められるよう、令和6年能登半島地震の経験も踏まえつつ、「国土強靱化実施中期計画」の策定に係る検討を最大限加速し、早急に策定できるよう、関係省庁と連携し取り組んでまいります。

(災害時における物流・人流の確保)

令和6年能登半島地震においては、支援物資等の海上輸送にあたり、能登半島地域の港湾に加え、その周辺の港湾も支援側の港湾として活用され、被災地側の港湾とを往復する形での支援

が多くなされました。この経験を踏まえ、昨年の交通政策審議会答申でも重要とされた、災害時の海上支援ネットワーク形成のため、港湾の防災拠点機能の強化を推進してまいります。

(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ては、「予防保全」への本格転換や、新技術等の導入促進によるインフラメンテナンスの高度化・効率化等を進めていくことが重要であり、国土交通省では令和3年6月に策定した「第2次国土交通省インフラ長寿命化計画(行動計画)」に基づき、戦略的な維持管理・更新等の取組を進めています。

②持続的な経済成長の実現

(物価高騰等への対応)

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、適正な請負代金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、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。

(戦略的・計画的な社会資本整備、基幹的な交通体系)

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、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。

(国土交通分野における環境施策の推進)

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、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、基地港湾の計画的な整備及び排他的経済水域における展開を可能とする制度整備等により、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。

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、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を進めてまいります。

(国土交通分野におけるDXの推進)

インフラ分野においては、建設現場の生産性向上に向け、ICT施工をはじめとする「i-Construction」を推進してまいりました。今後、更なる人口減少が予測される中、国民生活や経済活動の基盤となるインフラの整備・維持管理を将来にわたって持続的に実施していくため、これまでの取組をさらに一步すすめて、「i-Construction 2.0」として昨年4月にとりまとめました。i-Construction 2.0では、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みます。このi-Construction 2.0を中核として、デジタル技術の活用により業務全体の変革を目指す「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）」を推進し、引き続き、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、港湾物流分野（民間事業者間の港湾物流手続）・港湾管理分野（港湾行政手続等）・港湾インフラ分野（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。併せて、令和5年7月に名古屋港のコンテナターミナルで発生したシステム障害を踏まえ、引き続き、港湾における情報セキュリティ対策等の強化を図ってまいります。

③地方創生2.0の推進

（観光関係施策）

昨年、我が国へのクルーズ船の寄港回数は、コロナ前ピークの約8割まで回復いたしました。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津々浦々へ寄港

するなど、船型や寄港地が多様化してまいりました。今後とも、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。

さいごに

今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。

令和6年能登半島地震の発災から早や1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。発災直後の応急復旧により、求められる港湾機能は確保しましたが、被災地の復興のためには、本格的な復旧工事を着実に進めることが必要です。地盤が隆起した輪島港や、背後に広がる温泉旅館も大きな被害が生じている和倉港等、被災した全ての港湾で、速やかに復旧工事を

進め、地域の経済を支える生業の再建に貢献してまいります。

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6年度補正予算が成立するとともに、令和7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。

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する昨年2月の最終とりまとめに基づき、「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で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

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たところです。港湾局としても、船



船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、トラックドライバー不足等の問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、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、港湾物流分野（民間事業者間の港湾物流手続）・港湾管理分野（港湾行政手続等）・港湾インフラ分野（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、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、

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及び排他的経済水域における展開を可能とする制度整備等により、導入を促進してまいります。

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。

さらに、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. クルーズ再興に向けた取組

昨年、我が国へのクルーズ船の寄港回数は、コロナ前ピークの約8割まで回復いたしました。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津々浦々へ寄港するなど、船型や寄港地が多様化してまいりました。今後とも、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。

6. 国民の安全・安心の確保

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、昨年末に成立した令和6年度補正予算も活用しながら、耐震強化岸壁の整備や臨港道路の耐震化、粘り強い構造を導入した防波堤の整備等「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」に基づく取組を着実に推進してまいります。

また、令和6年能登半島地震の経験も踏まえつつ、「5か年加速化対策」後も引き続き取組を推進できるよう、「国土強靱化実施中期計画」の策定に向けて、関係省庁と連携し取り組んでまいります。

特に、能登半島地震については、令和6年7月に交通政策審議会より「令和6年能登半島地震を踏まえた港湾の防災・減災対策のあり方」として答申がなされたところです。この答申等を踏まえ、災害時における海上支援ネットワークの形成のため、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、気候変動による平均海面水位の上昇等への適応を図るため、港湾に集積する多様な関係者が気候変動への適応水準や適応時期に係る共通の目標等を定め、ハード・ソフト両面の対策を進める「協働防護」の取組を推進してまいります。昨年末、令和7年度政府案として、「協働防護」の推進のための計画作成に係る支援制度の創設、一定の基準に適合する民有護岸の改良等に対する固定資産税の特例措置の拡充・延長が決定されたところです。さらに、現在、港湾管理者・港湾立地企業向けの各種ガイドラインの検討も進めています。「協働防護」に関する制度的枠組みを構築するとともに、予算・税制・技術面も含めた一体的な支援を行ってまいります。

また、令和5年7月に名古屋港のコンテナターミナルで発生したシステム障害を踏まえ、昨年5月に改正経済安全保障推進法が公布されたところです。引き続き、港湾における情報セキュリティ対策等の強化を図ってまいります。

7. 個性をいかした地域づくりと分散型 くにづくり

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頂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り組んでまいります。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。

このほか、港湾工事に不可欠な作業船の確保、港湾関連産業の海外展開支援など、港湾を巡る期待や課題は極めて大きいと感じております。また、本年4月から大阪港夢洲コンテナターミナル隣接地を舞台に”大阪・関西万博”も開催されます。今後とも、港湾の一層の機能強化や賑わいの創出等に全力を挙げて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。



新年のご挨拶



自由民主党 参議院
比例区支部長

しげもと まもる

新年あけましておめでとうございます。旧年中は皆様に大変お世話になりました。心より御礼申し上げます。本年も皆様のご支援の程、宜しくお願ひ申し上げます。

わが国の社会経済活動や国民生活を支える社会基盤として重要な役割を担う港湾の施設の建設・改良・維持、そして災害発生時における復旧作業においても作業船は必要不可欠な存在です。そのことは、令和6年能登半島地震でも航路・泊地の障害物撤去、地盤の隆起による港内の浚渫、護岸の応急復旧、緊急物資輸送など、数々の対応が作業船によって実施されました。

しかしながら、作業船を取り巻く状況は大変厳しいものがあり、その隻数はこの20年間では

ば半減しました。同時に作業船の高船齢化とその乗組員の高齢化も進行しており、将来にわたる港湾工事を継続的かつ安定的に実施する観点から、作業船の保有水準と担い手の確保が喫緊の課題となっています。また、近年、洋上風力発電の導入が進展しており、その建設工事等に必要となる作業船の需要への対応も考慮する必要があります。さらに、作業船乗組員は、陸域から隔離され海象条件に左右される海上で工事に従事する等、一般的な陸上工事の従事者に比べて厳しい労働環境に置かれていることから、適正な就労環境の確保も課題です。これらの課題に適切に対応していかなければ、港湾工事の実施に大きな支障が生じ、わが国の経済や暮らしに重大な影響を及ぼす恐れがあります。

私はこの1年半、全国各地の現場や企業を訪問し、多くの方々からご意見を伺ってまいりました。中でも、作業船に関連して、「維持費用が高額で負担が大きい」「老朽化が進んでいるが新造が難しい」といった切実な声を数多く耳にしました。作業船は、企業経営の基盤であるだけでなく、港湾工事の生産性向上や災害時の緊急活動を考える上で重要なインフラです。作業船への設備投資を可能にするとともに、担い手の確保・育成及び働き方改革を進める事業環境の整備に取り組んでいくことが必要と強く感じました。

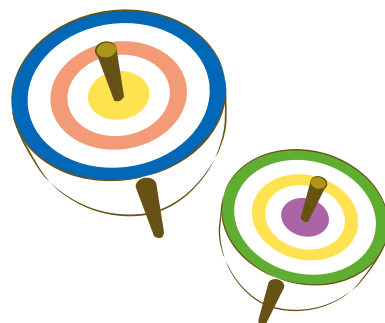
貴協会におかれましては、海上工事事業の振



興と海上工事技術の向上を図ることにより、海上工事事業の健全な発展を促し、港湾等の社会資本の整備及び海洋開発の推進に寄与すること、中でも作業船に関する技術資料の作成などに取り組まれていることに、深く敬意を表します。私自身も、作業船が安定的に保有される仕組みを構築すべく、港湾整備予算の確保、必要な制度整備など政治の場から全力で取り組んでまいります。

今年、第27回参議院議員通常選挙の年でもあります。昨年7月、自由民主党より、交通運輸・観光分野の職域を代表する参議院の比例代表（全国区）として、公認候補予定者に決定いただきました。貴協会におかれましては、ご推薦を賜り心より御礼申し上げます。神戸大学でインフラ整備を学んだ後、中央政府と地方自治体で働いた行政経験、衆議院議員として培った政治経験を存分に発揮して、参議院では交通運輸・観光業界の成長と、これを支えるインフラ整備に全力を尽くしてまいります。全国津々浦々からの皆様のご支援を、何卒、よろしくお願い申し上げます。

最後になりましたが、本年が皆様にとって良い一年となりますよう、また、一般社団法人 日本海上起重技術協会のさらなるご発展をお祈り申し上げます。新年のご挨拶とさせていただきます。



令和6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6年度要望事項

【能登半島地震災害復旧関係のお願い】

令和6年元旦、能登半島地震による大きな災害が発生し、輪島港をはじめとする港湾が甚大なる被害を受けました。当該海域が冬の日本海であることから早急な応急復旧に大変な困難がありました。そして、これまで三度にわたる予備費において、総額440億円の予算が措置されたと聞いております。今後も災害復旧にかかる事業に全力で取り組まれることと思いますが、当協会としてもその役割を果たすべく会員一同取り組んでまいります。その上で、特に以下について要望いたします。

【要 望】

- ・作業船の係留場所の不足や資機材の不足など想定される実施上の課題について事前の十分な検討
- ・施工の特殊性、困難性等を考慮の上、実態に応じた適正かつ柔軟な費用計上や契約変更

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。ご当局におかれては、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。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が、さらに一部地方整備局で開示しているように中小企業向けの事業量を

お示しいただきますと、さらに当協会会員にとって明確に将来の展望を見通すことができ明るい材料となります。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、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予算、そして、前年度並の令和6年度当初予算が編成され、高水準な公共投資が続いていますが、令和7年度においては、防災・減災・国土強靱化のための五ヵ年加速化対策の最終年になると聞いております。しかしながら、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。

また、昨今の社会情勢から資材価格の高騰は著しく、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。港湾及び海岸予算のシェアアップを図り、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。

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7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・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。持続的發展のためには、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。

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
- ・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、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
- ・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

国土交通省は「令和6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るとしています。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つつも、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実績等として加点
- ・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ますこと、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いたします。

【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。

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6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、体制を強化することが示されています。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】

- ・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されます。

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。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、昨年度は、「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。)をとりまとめたことに加え、今年度より「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」設置し、作業船の維持の負担軽減等について検討していただいている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いたします。

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等の支援
- ・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。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いたこと、また今年はさらなる延長を求めて検討していただいている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)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】

- ・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」「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

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、「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れに加え荒天日の発生頻度が見直され、供用係数が改定されました。適切な賃金アップや工期設定につながるものと感謝いたします。なお、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すべき時期に来ていると考えます。より実態に合った供用係数の再度の見直しの検討を望みます。

【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、特に工事適期内に収まらない場合は適用する)
- ・波の条件の見直しによる実態に即した供用係数の設定の検討

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、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になることから、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、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」

ご当局におかれては、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】

- ・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願います。

【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

昨年は「港湾工事における二酸化炭素排出量削減WG」を開催し、関係団体より作業船のカーボンニュートラルの実情について説明いただいたことに感謝申し上げます。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いただく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用す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6年11月13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

稲田港湾局長、安部大臣官房技術参事官、久田技術企画課長、浅見建設企画室長、相澤港湾保全企画室長、磯谷品質確保企画官、三浦課長補佐、遠藤課長補佐、釘田課長補佐、深津課長補佐、脇阪港湾工事安全推進官、荒井港湾工事安全推進官、猿田専門官、田中課長補佐

●(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	藤 田 幸 洋	藤建設(株)代表取締役会長
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社長
理 事 関東支部長	鳥 海 慎 吾	(株)古川組代表取締役社長
	代理:(株)古川組常務取締役 中条 久	
理 事 近畿支部長	寄 神 裕 佑	寄神建設(株)代表取締役副社長
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	尾 崎 憲 祐	大旺新洋(株)常勤顧問
理 事 九州支部長	上 野 世志史	(株)白海会長
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
常任委員会副委員長	根 木 貴 史	深田サルベージ建設(株) 技術本部
事業・技術委員会委員長		
広報委員会委員長	三 原 一 憲	藤建設(株)営業部 参与
専務理事	富 田 幸 晴	

3. 意見交換の概要

1. 稲田港湾局長のご挨拶

冒頭、寄神当協会会長より「令和5年度から作業船に関する官民会議を実施いただきありがとうございます。非自航船作業船について固定資産税の課税標準の通知文書の発出等感謝します。協会としては時間外規制の他、カーボンニュートラルなどに対応していく必要があると考えている。海洋や港湾の整備、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。

稲田港湾局長より、「能登半島地震等災害時の活躍だけでなく、大型ケーソンや橋梁工事など、海洋土木工事全般にご協力をいただいているところ。港湾局としても予算の確保が重要と考えており、大きな規模を確保できるようにしていきたい。また、作業船の確保や維持にかかる固定資産税について、GXに対応した作業船の建造、他省庁の取組も含めて応援していきたい。担い手の確保については、労務費、損料を引き続き上げていくと共に、入職者を増やすことについて協力して取り組んで参りたい。」との挨拶いただき、要望の具体的な意見交換に入った。

2. 要望内容の説明

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、能登半島地震災害復旧関係のお願いと、以下の6項目を中心に説明を行った。

①能登半島地震災害復旧関係のお願い

- ・作業船の係留場所の不足や資機材の不足など想定される実施上の課題について事前の十分な検討、実態に応じた適正かつ柔軟な費用計上や契約変更をお願いする。

②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

- ・港湾関係事業の中長期見通しの更なる情報開示、中小企業向けの事業量開示の検討をお願いする。
- ・港湾関係予算の令和7年度の要求額の満額確保と作業船を使用する工事量の確保・拡大していただきたい。

③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

- ・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するため、Aランク中小企業向けの発注件数、発注金額の増、更なる地元業者(B・Cランク)向けの発注件数・発注額の増をお願いする。発注標準を見直し、B・Cランクの上限額を引き上げていただきたい。
- ・企業の能力等として加点するなど、下請優良表彰実績を評価していただきたい。

④下請契約・下請価格の適正化

- ・元請から下請への適正な支払いの確認強化をお願いする。

⑤作業船の保有及び適切な維持・更新のため、実勢価格を反映した作業船損料等

- ・作業船経費の実勢価格を反映できる損料のみにとらわれない手法の検討をお願いする。

⑥作業船のカーボンニュートラルの取組

- ・低炭素型作業船導入効果検証試行工事を通じて、港湾工事での積極的なCO2削減の枠組みを構築願いたい。

3. 要望に対する回答(要旨)

①能登半島地震災害復旧関係のお願い

- 作業船の係留場所や資機材の調達等について、北陸地方整備局や「令和6年度能登半島地震災害復旧工事に係る発注調整会議」に対して適切に対応するよう指導する。
- 「港湾工事の契約変更事務ガイドライン」を適正に運用することで、適正かつ柔軟な費用計上や契約変更となるよう北陸地方整備局を指導する。

②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

- 中長期見通しのさらなる充実についても、今後検討したい。設備投資や雇用拡大の判断に資する工事量を確保について努めたい。
- 防災・減災・国土強靱化のための5ヵ年加速化対策の次期計画の策定について検討に着手。引き続き、国土強靱化に必要な事業規模を確保するよう取り組んでいく。令和6年度の補正予算の確保についても最大限努力する。

③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

- 中小企業向けの発注にあたっては、Aランク中小やチャレンジ型の適用、JVの活用も含め、地域の実情等を踏まえて適切に対応するよう地方整備局を指導する。
- 中小企業向け発注は、国土交通省全体の目標を掲げ省全体で取り組んでいるところ、前年度を上回る中小企業向け受注機会が確保されるよう、地方整備局を指導する。
- 発注標準の見直しは、建設資材の高騰等の考慮したうえで検討するとしていたところ、令和6年12月、例えば港湾等土木、港湾等しゅんせつが、現行Aランク 2.5億円以上を、見直し後2.9億円以上に変更された。

④下請契約・下請価格の適正化

- 「諸経費検証モデル工事」を通じて、諸経費等が適正な価格で明示されているか確認していく。
- 「元請から下請けの適正な支払確認強化」については、「公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律」に基づき、例年実施している「公共工事の施工体制に関する全国一斉点検」の中で、抜き打ち建背によって下請け契約が適正であるか確認を行っているところ。今後の状況把握に努めていく。

⑤Ⅲ. 作業船の保有及び適切な維持・更新の取組

- 昨年度の作業船乗組員の働き方改革検討会で示したとおり、現行の船舶損料算定には課題があると認識しており、次回(令和8年度)までに課題解決に向けた検討を進める。
- 働き方改革による運転時間の減少について、まずは施工ジッタ調査による実態把握に努め、実態を踏まえた損料算定について検討してまいりたいので、意見交換をお願いします。

⑥作業船のカーボンニュートラルの取組

- 「港湾工事の持続可能性確保に向けた作業船の官民会議」において、業界団体の意見を伺いながら、作業船の脱炭素化に向けた支援策も含めて、その具体策の検討を進める。
- 陸電施設の整備について、令和5年12月より試行工事を適用し、陸電供給設備の使用実績により、CO2排出量削減効果等を検証し、陸電施設の整備に向けた検討を行う。

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。

- 中小企業向けの契約について、国土交通省の目標や港湾局の目標はどのくらいか、また、実績があれば教えてほしい。固定資産税の1/2減免の適用について通知文書を出してもらったが、北九州市は出来ないと言われている。引き続き地方自治体への周知をお願いしたい。
- 中小企業向けの契約で「国土交通省の目標は63.8%、港湾局は前年度を下回らない事を目標にしているため、目標値はない。
- 固定資産税の1/2減免の適用について通知文書だけでは内容がわからないため、QAを出してもらえると聞いていたがどのような状況か。税務処理の基準日が1/1なので早めにしてほしい。
- 完璧なQAは難しいが、少しわかりやすくするものは急ぎたい。
- 1/2減免の適用については自治体の徴収担当の判断となると聞いていた。急に1/2にするのは難しいので、本省間でどうにかできないのか。
- 今回の通知文書では、それぞれの課税庁が決めるのではなく、機械なのか船なのかは決めが出来る。総務省に改めて周知してもらうことは出来ると思う。
- 受注機会の確保について、近畿ではAランクが多いが正会員のシェアが少ない。大手マリコンと比較しても5%程度。全体の受注額は増えているが、会員の受注が少ない。近畿に年末に要望するので本省からもバックアップをお願いしたい。
- 近畿に伝える。
- 作業船の維持更新、新造、若手の入職について課題と思っている。非航船の船団構成について、実際には押船で作業しているが、積算基準は引船。全体の90%以上が押し船で建造しているので、変えた方が良いのではないか。
- 東北支部のアンケートでは、作業船の老朽化、更新、船員の高齢化が課題になっている解決に向けて、予算や作業船を使用する工事の確保をお願いしたい。
- 作業船を使う仕事を増やしてほしい、予算は変わっていないが北海道の地域間格差が出てきている。港湾の静穏域が減っていると思うので、消波ブロックの設置を増やしてほしい。
- 多様なお話を承った。今後、議論を継続していきたい。

4. 今後の協会活動等

1. 今後の協会活動

- ①港湾局長要望を行った後に、11月25日に中部支部、11月27日に北陸支部、12月3日に関東支部、12月6日に近畿支部、12月10日に東北支部において、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添うよう、協会組織を挙げて取り組んでまいりますので、忌憚のないご意見をお寄せください。

2. 令和6年度補正予算並びに令和7年度予算について

- ①12月17日に成立した令和6年度補正予算は、1,085億円(事業費)(貸付金や調査費等除く)と過去にない大きな予算額が確保されました。
- ②また、令和6年12月27日には、令和7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1.0、2,649億円(事業費)と前年並みの予算の確保となりました。
- ③令和6年度補正予算と令和7年度当初予算をあわせて、3,733億円と大きな予算となりました。

令和6年度「登録海上起重基幹技能者」講習試験結果

令和6年10月、11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(月)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6年度の合格者は95人で、平成20年度からの合格者は1,988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24日(木)～10月25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31日(木)～11月1日(金)	68人	63人
計		102人	95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	合計
正会員	111	131	67	69	32	59	106	65	60	64	48	47	47	41	50	50	58	1,105
賛助会員	0	3	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	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	878
合計	206	180	112	103	46	98	186	145	122	121	95	104	89	84	99	103	95	1,988



東京会場



大阪会場

令和6年度「海上起重作業管理技士」講習試験結果

令和6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(月)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6年度の合格者は115人で、平成3年度からの合格者は6,234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11日(金)	49人	49人
大阪会場(大阪市西区)大阪科学技術センター	10月4日(金)	66人	66人
計		115人	115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	2001	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	合計
	1991 ~ 2000	2001 ~ 2010															
正会員	1,513	814	58	48	48	69	63	68	67	38	55	46	43	67	44	59	3,100
賛助会員	80	11	0	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0	1	0	0	96
非会員	1,409	838	58	46	58	74	76	46	61	50	53	44	46	74	49	56	3,038
合計	3,002	1,663	116	95	106	144	140	114	129	88	108	90	89	142	93	115	6,234



東京会場



大阪会場

令和6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6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272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6日(金)	赤嶋講師	長内講師	神達講師	川田講師	富田講師	
神戸会場 9月13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27日(金)	赤嶋講師	田中講師	中島講師	古賀講師	富田講師	
オンライン 10月3日(木)～ 10月27日(日)	※赤嶋講師	※長内講師	※神達講師	※川田講師	※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121人が資格者証を更新しました。

600t吊全旋回式起重機船 『作業船内の生活環境』

兼子建設株式会社

はじめに

周囲を海に囲まれた我が国において、港湾は海上輸送と陸上輸送の結び目として国民生活や社会経済を支える重要な社会基盤である。作業船は、港湾工事、洋上風力発電施設等の建設、改良、維持や災害発生時における復旧作業に不可欠な存在である。しかし作業船のイメージは、せまい・汚いといった悪いイメージを持つ人が多く見られる。しかし、最近では若い世代や女性も生活しやすいよう、作業船内の環境も改善されてきている。ここでは、「乗組員ファースト」をコンセプトに弊社が令和5年に建造した600t吊全旋回式起重機船「第八若栄丸」の作業船内の設備やそこの生活について紹介する。



写真1 第八若栄丸全景

①船員室

海上工事では、一般的な陸上工事に比べて厳しい施工条件が課せられていることに加え、乗組員は陸上から隔絶された特殊な環境下で勤務することが求められる。そこで、生活環境は快適になるように完全個室化とし、船員室を一般的な広さ(8㎡)の2倍以上スペース(17㎡)10畳を確保し、各個室に独立洗面台・

冷蔵庫・空調設備・Wi-Fiを設けることで、共同生活をする中でも船内で唯一のプライベート空間として、各自の生活習慣に合わせて配慮し、陸上での暮らし同様に快適に過ごせる室内とした。



写真2 船員室

②女性専用室・女性専用トイレ

年々、女性職員が増えるなか、船上でも女性が働きやすい環境整備を目指す一環として、まず女性専用室及び女性専用トイレの設置に取り組んだ。

ドレッサーを設置する等、その他船員室にはない仕様とし、生活面における男性乗組員との共用部を極力減らしてプライバシーの確保に配慮した。

女性が快適に働ける環境を整えることを通じて海



写真3 女性専用室



写真4 女性専用トイレ

上工事に関わる女性技術者・技能者の活躍の機会を高めることを目的としている。

この事例を社内外に展開し、業界全体で海上工事に女性が進出しやすい環境整備が進むことに少しでも寄与できれば幸いである。

③サロン

このレンガ調の壁と落ち着いた照明で、エレガントな雰囲気のある広々とした場所は共用スペースとなっており、乗組員同士が談笑し、70インチの大型テレビでYouTubeやNetflixを鑑賞する等、共同生活ではかかせない絆や信頼を深めている。



写真5 サロン



写真6 サロン

④食堂

食事は乗組員にとって大きな楽しみの1つでありアイランドキッチン(2セット)を採用し、複数人が同時に料理することが可能とした。また、冷蔵庫(500L)を4台と業務用冷凍庫(1000L)を1台設置し、陸に上がれない長期回航の際でも、食料をストックできるようにした。乗組員は各自で栄養のバランスを考え、好きな献立で料理・食事を楽しんでいる。



写真7 食堂

⑤浴室・洗濯室

浴室は、一般的な家庭より一回り大きめで清潔感溢れる作りとなっており、写真8の浴槽付きの浴室を2室と、その他にシャワールームも2室設けており最大4人まで同時に入浴を可能とした。

また、居住区外にもシャワールームを1つ設置しており、こちらは潜水土用とした。これにより潜水土は水から上がると素早くウェットスーツや体を温めることが可能となった。

洗濯室には、洗濯機及び乾燥機をそれぞれ4台ずつ設置し、混雑することがないように配慮した。



写真8 浴室



写真9 洗濯室

⑥船首作業員休憩室兼ミーティング室

船首クレーン下のデッドスペースに作業員用の休憩室を設けた。室内には冷蔵庫、空調、ウォーターサーバー、電子レンジを完備しており土足のまま素早くあがれることで、元請業者・下請業者関係なく全作業員が休息を取れる場所とした。

また、ホワイトボード、長机を設置することにより、始業前の朝礼やミーティングも船尾居住区内に入らずとも素早く行えるようになった。



写真10 船首作業員休憩室兼ミーティング室

⑦災害時緊急避難場所

地震等の災害時には、緊急避難所として活用できるように設計し、利用される皆様には下記設備が提供可能な海上シェルターの役割を担う。

- 発電機による陸への電力供給
(400KVA×2基、100KVA×2基)
- 30名分の寝具,ポップアップテント(2人用×30組)
- 就寝スペース,飲料水×330t,温かい食事
- 浴室,シャワー(計5カ所),トイレ×6カ所
- 洗濯機×5台,乾燥機×5台



写真11 船底寝具及びテント保管場所



写真12 災害時緊急避難場所

おわりに

竣工から1年が経過した所感としては、「乗組員ファースト」、「安全第一」をコンセプトに設計し30mの船幅を最大限に生かした居住空間が作れたと思う。本紙面を通じ、少しでも作業船のマイナスなイメージを払拭でき、1人でも多くの若い世代や女性の方が、作業船に興味を持って頂ければ幸いである。

最後に、本船の建造にあたりご尽力いただいた造船所及び各メーカーの皆様と、ご指導、ご協力頂いた関係者各位の皆様にご心から感謝し、厚く御礼を申し上げます。



400 t 吊全旋回式多目的起重機船 立神3号



1. はじめに

弊社は鹿児島県の奄美大島にある奄美市に本社を置き、県内の鹿児島市、霧島市隼人町、大島郡龍郷町に営業所を有しています。創業が昭和19年（旧始良郡隼人町）であり、令和6年で80年の歴史を誇る建設会社です。

昭和49年に浚渫船や引船等を購入して、本格的に海上土木工事に参入し、近年の完工高では、土木が約8割で建築が約2割、土木のうち海上土木が6割を占めています。

平成2年に造船した250t吊の旧船は維持修繕費が相当嵩み、既に耐用年数も超えていたこと及び将来の県内離島海上工事の展望を考慮しながら、令和3年8月に400t吊多目的起重機船「立神3号」を建造完成いたしました。

本船は、最新の機器やシステムを搭載して高精度高効率の施工が可能で、かつ安全性や環境課題に配慮した仕様としているとともに、船員が長時間に渡っても快適な生活が可能で乗船希望を抱く仕様に工夫を凝らしました。

会員作業船紹介

2. 立神3号の概要

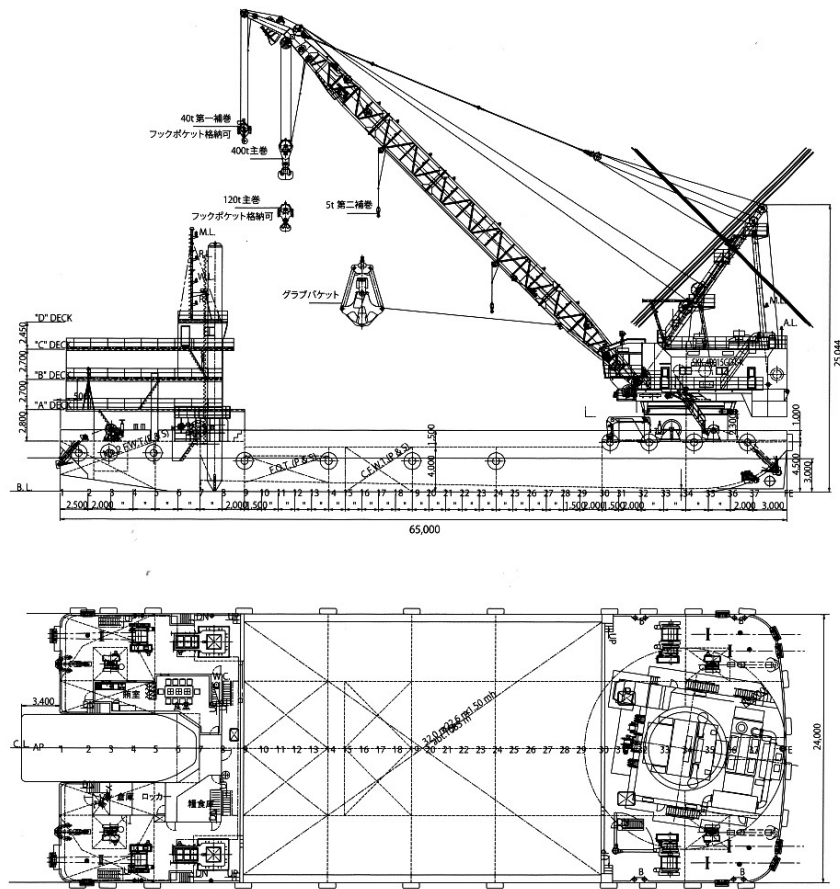


図-1 一般配置図

船体寸法	長さ	65.00m	甲板設備	船首・尾操船ウィンチ	12/6t*12/24/min*4台
	幅	24.00m		巻取能力(チェーン)	船首 40mm*250m 船尾 40mm*300m
	深さ	4.00m/4.50m		船首操船ウィンチ	15/7.5*12/24/min*2台
スバッド装置	型式	ラック式	巻取能力(ワイヤー)	28mm*300m	
	寸法・基数	□ 1300*22m*2基	巻取能力(ロープ)	70mm*300m	
スラスター装置	型式	船首・スケグ方式	船尾操船ウィンチ	15/7.5*12/24/min*2台	
	機種	ナカンマプロベラ (NT-F007)	巻取能力(ロープ)	70mm*300m	
	公称スラスト	2.4 t	クレーン部	型式	SKK-40015GDT-K
	エンジン型式	ヤンマー 6CH-WDT		原動機	ヤンマー 6EY26LW 1400kw 1905PS/750rpm
出力(連続)	143kw(196ps) *2471rpm	IMO Nox2 次規制対応			
電力設備	主発電機	300kva*2台 *3次対応 IMO Nox2 次規制対応	ジブ長さ	22.0m ~ 50.8m	
	艇船用電源	100kva*1台	直巻能力	60.0t	
タンク容量	船首バラスト	18.8 m ³ * 2	巻上速度	0 ~ 60m/min	
	船尾バラスト	160 m ³ * 2	フック	400t 120t 40t	
	清水	90 m ³ * 2	主巻(支持)	400t(オメガ式)	
	燃料	95 m ³ * 2	主巻(雑用)	120t(油圧式)	
浚渫施工管理	浚渫施工管理装置	マルチビームソナー	第一補巻	40t(油圧式)	
	センサー設置場所	船首・両舷	グラフ	オレンジバケット 8.0 m ³ / 6本爪 オレンジバケット架台 兼 法面均しアタッチメント ドレッジャーバケット 6.0 m ³	

表-1 主要諸元表

3. 立神3号の特徴

3.1 最新鋭の施工

(1) 多目的作業に対応

- 最大55.3mのクレーンジブで、長尺物にも対応できます。
- オレンジバケット(8m³)とドレッジャーバケット(6m³)を保有し、様々な浚渫・捨石投入作業に幅広く対応します。
- 船内ネットワークシステムにより、安全・高精度・高効率の施工支援を可能にします。
- 最新の測定機器や設備を設けており、快適な作業環境を実現します。



写真-1 クレーン全景

(2) 環境対応型エンジンを採用

本船に搭載した原動機(クレーン、主機エンジン、補機エンジン等)は、「IMO(国際海事機関)NOx 2次規制」に対応した機器を使用しております。



写真-2 原動機

(3) アンカーレス作業に対応

- 港内や航路付近など狭小現場において、作業占有面積を最小限に抑えられます。
- 有効水深まではスパッドのみで船体を固定保持出来ます。
- 船舶往来の極めて厳しい現場作業にも対応可能です。



写真-3 小宝島港(鹿児島県十島村)泊地の砕岩浚渫

(4) 充実した施工支援システム

- 高解像度ナローマルチビーム(SeabatT20-P)により、水底地形を高精度の3次元で計測します。
- 水平掘制御装置により、海底の浚渫跡が水平になるようバケットを降下させ、掘り残しを大幅に減少させる高精度の浚渫作業が可能です。
- 深度計により、設定深度でのバケットの自動減速及び自動停止が可能です。着底後のロープの繰り出しもなく、作業時間の短縮に繋がります。
- 開口度計により、バケットの開口度を0~100%の幅で確認することができます。
- 定寸掘装置、砕岩自動ブレーキ装置を備えています。

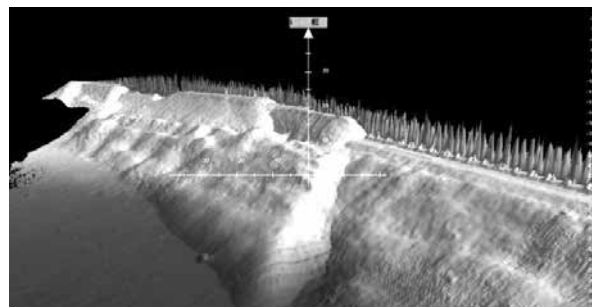


写真-4 防波堤の3次元計測結果

会員作業船紹介

(5) 安全性や操作性に配慮

- ドラムを監視するカメラが搭載されており、ワイヤーの状態をモニターで確認出来ます。また、各過巻・過荷重に反応するアラーム機能、昇降階段に設置されたセンサーによる旋回動作ストップ等、安全確保のための様々な装置が取り付けられています。



写真-5 クレーン操縦室

- 支持及び開閉レバーをクラッチに入れることで、操作レバー 1 本でバケットの巻き上げ・巻き下げが可能です。

(6) 離島の厳しい海象条件を考慮した仕様

- 一般の起重機船はウインチのみの装備ですが、本船はチェーンアンカーとウインチを装備しております。
- 離島間の外洋を頻繁に往来する状況にあり、回航時間の短縮等を図るため、水流抵抗を低減させた船体を採用しました。

(7) 快適な生活環境の確保

- 備品等が充実した個室や会議室・食堂・広い船内倉庫などを設置して、船員が長期間でも快適に生活できる環境を確保しております。



写真-6 個室 (9部屋)



写真-7 調理場



写真-8 食堂サロン室



写真-9 シャワー室

4. おわりに

弊社が請け負う海上工事は、奄美群島を始めとして鹿児島県内離島が多く、各現場は夏場には台風による暴風・うねり、冬場には北寄りの強い風浪の影響を受けて、工事中止期間が長引いたり、時には手戻りが発生するなど、厳しい気象海象条件下にさらされます。

これまで、作業船等の出動を必要とする突発的な事案が発生し、国・県・市町村と鹿児島県港湾漁港建設協会との災害発生時応急対策協定等に基づき、行政側から同協会等を通じて弊社へ対応要請がある場合は、弊社作業船等を出動させ緊急対応を実施しております。

令和3年8月に小笠原諸島付近の海底火山「福德岡ノ場」の噴火により、噴火で生まれた大量の軽石が千数百キロ離れた沖縄・奄美群島へ漂着して深刻

な被害が発生した際は、与論島付近へ弊社作業船を派遣し、同船も航行中に軽石を飲み込んで2回漂流しましたが、自社で掃除を繰り返し行い、復旧航行しながら、漂流軽石の回収に努めました。

令和5年6月に集中豪雨により県道が土砂崩壊で全面通行止になった際は、電力関連会社の停電復旧作業車両を作業船で海上輸送し、また、令和6年1月に鹿児島港～トカラ列島間の定期フェリーがトラブルで長期航行不能となった際は、弊社作業船が臨時貨物船として食料や生活物資等を搭載したコンテナを、奄美大島の名瀬港からトカラ列島の各島へ海上輸送しました（図-2）。

今後とも、弊社は作業船や陸上重機等を保有維持しながら、奄美地域における担い手守り手の一員として、社会基盤の整備・維持や地域貢献に努めてまいります。

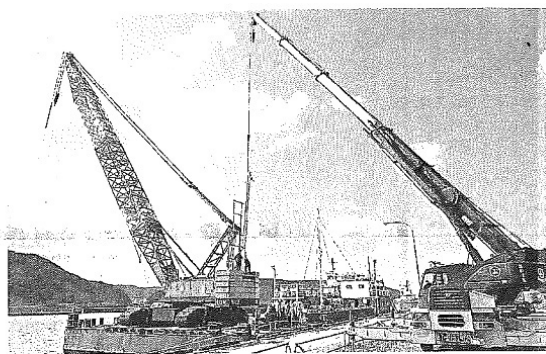
昨年12月29日の火災発生により運航を中止している「フェリーとしま2」（1953ト）は、修繕、調査の影響が長期に及ぶことが予想されるとして、1月中の運航をすべて休止することが決まった。同船を運航する十島村が10日、同村のホームページで発表した。運航休止に伴う物流対策として、村上建設（奄美市名瀬）の作業船「立神8号」（112ト）がコンテナを積載し、12日午前6時に名瀬港を出港する。

「フェリーとしま2」は鹿児島市とトカラ列島の有人7島、奄美大島を結ぶ唯一の定期船。昨年12月29日、十島村悪石島沖を航行中に機関室から火災が発生。鹿児島港で修理を行っているが、運航再開のめどは立っていない。

代替船として、三島村の「フェリーみしま」（1859ト）が鹿児島～宝島までの各島を不定期で結ぶほか、13日からは高速船「ななしま2」（19ト）も運航する。「ななしま2」は13、16の両日に名瀬港に入港予定。16日までの運航計画は十島村ホームページで公開しており、17日以降は決定次第公表する。

名瀬港からの貨物運送

としま2、1月末まで欠航 臨時貨物船がきよう名瀬出港 奄美市



佐大熊漁港に停泊中の作業船「立神8号」。12日の出港に向け、夜間に船の位置を示す「マスト灯」の取り付け作業に追われていた＝11日午後1時ごろ、奄美市名瀬

は、村上建設が所有する作業船「立神8号」が代替船第1便として12日に出港する。奄美市名瀬の里見海運佐大熊営業所では11日、積み荷の受け付けが行われ、社員らが建築資材や食料など、運送が滞っていた荷物をコンテナへ移し、同船へ積載する作業に追われた。

「立神8号」は主に海上での土木作業などに従事する、幅18m、長さ50mの作業台船。昨年6月には、線状降水帯を伴う大雨の影響で停電が続いた地域への復旧工事支援として、瀬戸内町の篠川港から花天漁港まで九州電力の作業車両などを輸送した。

図-2 令和6年1月12日付記事（提供：(株)南海日日新聞社）

【注】立神8号は幅18m・長さ50mの台船で、記事が一部誤記載

北海道支部

堀松建設工業株式会社(北海道留萌市)

加藤 雅喜



プロフィール

● 出身地	北海道
● 生年月日	1961年1月1日
● 職 責	船団長
● 船 団	ケーソン製作用台船:大雪3号 FD4700 長さ62,0m 幅30,0m 深さ15,5m

●経歴(資格取得)

- ・昭和57年 4月 入社
- ・平成 8年12月 海上起重作業管理技士 取得
- ・平成18年 5月 ケーソン製作用台船 大雪3号
船団長就任
- ・平成26年11月 登録海上起重基幹技能者 取得

●主要工事实績

- ・令和4年度 天塩港西外防波堤ケーソン製作工事
- ・令和5年度 函館港弁天地区-5,0m岸壁改良
その他工事(ケーソン製作工事)
- ・令和6年度 釧路港土砂処分場護岸ケーソン製作
工事

●今後について

主に北海道内の港湾・漁港の防波堤や岸壁のケーソン製作を担っております。北海道は、積雪寒冷地であり3海域(日本海、オホーツク海、太平洋)の気象海象特性が異なっており、その工事現場に適応した働き方や生産性向上が求められ、常に的確な状況判断が必要となります。

現在、船員の高齢化や人材確保が課題ですが、担い手育成や新技術の導入による省力化を推進し、船団員のチームワークを高めつつ、日々の作業目標・業務分担・安全行動を確認しながら、無事故無災害で完工できるように取り組んでいます。



ケーソン製作用台船(大雪3号)

マリーンニュース 事務局だより

本部活動

◇第107回理事会

令和6年10月15日(火)、東京都千代田区「都市センターホテル」において第107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6年度事業活動状況報告

報告事項② 令和6年度収支予算中間報告

第1号議案 令和6年度港湾局長要望書について

第2号議案 その他の議案

令和6年11月13日

◇支部長会議

1. 令和6年度港湾局長要望について
2. 令和6年度協会活動について

令和6年11月8日

◇試験委員会幹事会

1. 試験問題の採点

令和6年11月18日

◇試験委員会

1. 令和6年度講習試験結果について
2. 令和6年度登録基幹技能者等更新講習の結果について
3. 令和7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10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6年12月10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渡邊副局長、山本港湾空港部長をはじめ9名のご出席を頂き、当協会からは寄神会長、細川東北支部長など12名が出席致しました。

寄神会長、細川支部長及び渡邊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. 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. 積算基準の内容変更について
5. プレキャスト工法導入の推進について

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。

マリーンニュース 事務局だより

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6年12月3日（火）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、内藤港湾空港部長をはじめ24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、当協会からは、関東支部から会員15名と本部より寄神会長をはじめ3名が出席しました。

開会の冒頭に、中条支部長代理の挨拶、衛藤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、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、最後に寄神会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. 作業船保有者への発注工事量の確保について
4. 作業船係留場所および荒天時の避泊場所の確保について
5. 保有する作業船の維持・更新への支援について
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6年11月27日（水）に新潟市の新潟グランドホテルで北陸地方整備局（神谷昌文副局長・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「能登半島地震への対応については、ご当局とともに協会会員も役割を果たしてまいりたい。今後は、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が増えることを期待しています。引き続き、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予算の確保をお願いいたします。」とあいさつがあり、神谷副局長からは、「能登半島地震の応急・緊急復旧を経て、作業船が果たす役割を再認識した。国土強靱化予算をしっかりと確保していきたい。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不可欠と考えている。」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真摯かつ前向きにご回答をいただき、非常に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、富田幸晴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7年12月上旬に開催する予定。=



北陸地方整備局との意見交換会

中部支部

◇中部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6年11月25日(月)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、三島理港湾空港部長ほか23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、富田幸晴専務理事、佐野茂樹中部支部長ほか9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、西尾副局長の挨拶に続いて、三島港湾空港部長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、富田幸晴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。
- ・グラブ浚渫工事等の賃上げ実施企業の評価点等について
- ・非航起重機船の船団構成について
- ・クレーン付台船の積載重量と積載可能スペースの調査について

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6年12月6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、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、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17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 魚谷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、古土井港湾空港部長から回答をいただきました。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」「担い手育成・確保」を進めるための施策

●お知らせコーナー●

「非自航船における居住設備ガイドライン」について

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」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。



「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〕

- 新造等への資金支援について(物流総合効率化法に基づく財政投融資の作業船建造への適用)
- 非自航作業船に係る固定資産税の1/2減免の適用について(令和6年10月9日)
- 発注標準の見直し(令和6年12月6日公表)

〔協会活動〕

- 「令和6年度国土交通省港湾局長要望書(令和6年11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: 03-5640-9303

E-mail: honbu@kaigikyo.jp

マリン・プロフェッショナル
海技協会報2025.1 VOL.154

禁無断転載

発行日 令和7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	〒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