

第9回 港湾・空港工事のあり方検討会 議事概要

日時：令和5年2月3日（金） 15：30～17：30

場所：港湾空港総合技術センター2階会議室（オンライン併用）

1. 主な議事

- 「港湾の設計・測量・調査等業務における契約変更事務ガイドライン」の改訂案について、関係団体との協議を経た最終案の報告があった。
- 本検討会に係る検討会等である「港湾工事における二酸化炭素排出削減に向けた検討WG」、「港湾工事におけるプレキャスト工法導入促進検討会」及び「港湾におけるi-Construction推進委員会」での検討状況について報告があった。
- 第8回検討会における議論を踏まえて、事務局において策定した「港湾・空港工事の持続可能性を確保するための作業船のあり方に関する基本的考え方」（以下「基本的考え方」という。）の案について、今後さらに整理すべき論点等の意見交換を行った。
- 本検討会における議論を踏まえつつ、今後更にワーキンググループ及び事務局において詳細な検討を行った上で、今年度中に第10回港湾・空港工事のあり方検討会を開催し、「基本的考え方」を取りまとめる旨の方針が確認された。

2. 主な意見

【全般】

- 論点が不明確な項目立て（例えば、「基本的な考え方」として取りまとめる対象が作業船のあり方全般なのか、「事業環境の整備」等現状における課題を解決するためのものなのか等）がなされているため、最終案の取りまとめにあたっては改めて整理する必要がある。
- 作業船の保有水準の考え方として、量的な面と質的な面の両方の観点で検討する必要がある。例えば、地域における迅速且つ円滑な災害復旧作業という観点からは各港湾において一定の隻数を確保する必要がある一方、隻数の減少を高機能化等の質の向上で補うという考え方もある。
- 港湾・空港工事ひいては我が国社会にとり、作業船は必要不可欠な存在であることを明確に表明する必要がある。更に、近年の洋上風力発電施設の建設・運用・維持管理にSEP船等の新しい概念の作業船が重要になっていることにも言及すべきである。

【持続可能な設備投資を可能とする事業環境の整備について】

- 作業船を建造・保有しているのは主に下請業者であり、その経営環境が適正なものでなければ作業船の保有水準を維持するのは困難。今回の資料で、適正な利潤が得られる事業環境を確保する施策を「基本的考え方」に位置付けており高く評価する。適正な利潤の確保を前提に、具体的な施策を着実に実施することは非常に有意義である。
- 民間事業者が適正な利潤を確保できる事業環境を確保することは重要であるが、

確保された利潤が必ずしも作業船の建造に投入されるとは限らない。このため、前回の検討会の資料に掲載されていた「作業船建造のための資金調達の確保」の文言を復活する必要がある。

- 作業船の建造にあたっては、中長期にわたる一定の仕事量と工事実施により得られる適正な利潤の両方が必要。このため、中長期的な事業量が見通せる施策と個別の請負工事ごとに適正な利潤を請負者が確保できる施策とを一体のものとして取り組む必要がある。
- 作業船用の機械メーカーが減少して、現在1社しか存在しないところにも問題がある。作業船の望ましい保有レベルを可能にするため、作業船用機械メーカーやその関連企業に対し、国としてどのように対応していくべきか検討を進める必要がある。
- 税制改正については「見直し、延長」は是とするものの、従来の制度の延長ではなく、港湾・空港工事を取り巻く社会情勢に合わせて新たな政策課題に対応できるものに見直していく必要がある。
- 適正な利潤確保や担い手の確保・育成等に資する事業環境を整備するために十分に実態を把握し、積算基準の見直し等を行い適用していくのは重要であるが、それと同時に、継続的にフォローアップしてその実態を把握し、必要に応じて見直しを行うことが必要である。
- 作業船を確保するにあたって、PFI 等の方法により国がその一部を担うこととする場合、国としても当該作業船が必要であるという点を整理する必要がある。

【担い手の確保・育成等について】

- 担い手の確保・育成等に資する事業環境を整備するために、積算基準の見直しに向けた検討が行われているが、令和6年4月には建設業にも労働基準法上の時間外労働上限規制が適用されるため、それに間に合うように準備する必要がある。
- 建設業全体の年齢構成等のデータは把握できているが、作業船に関連する建設業就業者数や年齢構成についても把握・分析する必要がある。
- 作業船の居住環境の改善、賃金アップや残業が少なく生活プランが立てやすくすること等が、担い手確保にとって重要である。
- 若年者の入職を促進するには、港湾・空港工事に従事する者の生活や将来像などをわかりやすく示すことが効果的である。また、作業船を用いた海の工事（海洋土木工）は港湾、空港、洋上風力発電施設等の重要な社会資本整備を通じて社会に大きく貢献するやりがいがある良い仕事であるというアピールも必要である。例えば、東日本大震災の発生時においては、ケーソン製作用作業台船やコンクリートミキサー船については全国の半分程度が集結して復旧作業に従事したという例を用いて説明すると伝わりやすい。

【生産性向上及び環境保全に資する事業環境の整備について】

- 作業船の自動化や自律化等の生産性向上により、労働時間の短縮や担い手の確保が可能となる。生産性の向上を促すには技術開発が必須であり、その実現のためには政策金融制度や税制等の支援策の実施が有効である。、まずは生産性の定義を定めた上で、生産性向上の見える化や目標値の設定が必要である。

- CCUS を活用して、若年層に対し建設業が他産業と比べて生涯を通じて魅力的な職業、産業であることを目に見える形で示していくことが重要であり、労働時間について受発注者で共有して行く必要がある。更に、スキル別労務単価の導入など不断の努力が必要である。
- 環境保全についても、一定の目標値や規制値を定めた上で、政策金融制度や税制等によって目標達成を促進する必要がある。
- 生産性向上やカーボンニュートラル実現のための技術開発は個別の民間事業者がそれぞれ単独で実施するのは困難な場合がある。これらの技術開発においては、協調すべき領域と競争して開発する領域があり、その境界を明確にする必要がある。これらの境界を定めるのは容易ではないが、官民が連携して具体的な議論を行う必要がある。
- 環境保全に配慮した作業船の建造費用は従来作業船より高額になるものと予想される。現在の仕組みでは、積算上の損料に反映されないおそれがあることから、積極的な設備投資が行えない。このため、新たな作業船等を使用した場合に建造価格に見合うような適正な利潤が得られるような仕組みを導入する必要がある。

以 上