

第10回 港湾・空港工事のあり方検討会 議事概要

日時：令和5年3月15日（水） 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

- 「空港土木工事の契約変更事務ガイドライン」の説明があり、内容精査の上、令和5年度から施行する旨の報告があった。
- 本検討会に関係する検討会等である「港湾工事におけるプレキャスト工法導入促進検討会」、「港湾における i-Construction 推進委員会」、「港湾工事における二酸化炭素排出削減に向けた検討WG」での検討状況について報告があった。
- 第9回検討会及びワーキンググループにおける議論を踏まえて、事務局において作成した「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」（以下「作業船のあり方」という。）の案について意見交換を行った。
- 「作業船のあり方」については、本日の検討会における意見を踏まえて会長と事務局において所要の修正を行い、最終版を作成し今年度中に各委員に報告するとともに公表する旨の方針が確認された。
- 今後は、本検討会において検討してきた各種取組について、ワーキンググループにおいて進捗状況のフォローアップや実行上の課題に関する意見交換等を行うこととし、重要な検討テーマが生じた場合は改めて本検討会を開催する方針が確認された。

2. 主な意見

- 内容としては作業船の建造、配置、担い手の確保など幅広く取り扱われているが表題が「作業船のあり方」とシンプルなものとなり、分かりやすくなった。
- 作業船は必要に応じて機動的に運用可能ではあるが、地域によって作業船の隻数や能力が偏在しないよう配慮する必要がある。一方、在港する港周辺海域で活動する作業船群と、全国レベルで活動するものの両方が存在することを認識する必要がある。
- 作業船、特に潜水士船の大型化や広域運用にあたって、海上運送法の適用が課題となることは想定しにくいので表現を見直す必要がある。
- 「作業船のあり方」において、作業船の量的、質的確保にあたって担い手の確保が必要であるという観点を取り入れたことは有意義である。一方、担い手の確保にあたっては、実際の労働時間や賃金等の処遇向上が有効であるが、下請企業のみでの対応には限界がある。「作業船のあり方」の策定を通じて発注者、元請企業、下請企業等の関係者全体がその考え方を共有するとともに具体的な取組を実施することが効果的である。
- 資料3の8ページ12～14行目に記載されている労働環境と積算基準の整合性を図るための取組として、労務費等の実態把握を行い積算基準の見直しを行うと記載されているが、実際には賃金の上昇率が積算上の労務費の上昇率に見合っていないという問題もある。このため、実際の労働時間や労働者に支払われている賃

金の調査を継続的に行い、適正な数値であるようにするための仕組みを確保することが重要である。

- 積算通りの賃金を全ての労働者に行き渡らせるには、現在取り組まれている諸経費検証モデル工事の他、例えば労務費についてはコストプラスフィーという考え方に基づく契約方式を採用するなど、契約の仕方そのものを見直すことも有効である。
- 作業船の多くは中小企業である一次下請以下が保有している（資料3の6ページ32行目）とのことであるが、現状にとらわれることなく、元請や発注者、あるいは国が保有するという考え方もあり得る。ポンプ浚渫船や最近建造されているSEP作業船などは元請が所有している場合が多い。
- グラブ浚渫工事など、以前は作業船を所有している中小企業も元請として受注していたが、現在は発注規模が大きくなったことから、入札参加資格に達しない中小企業の受注が困難となり下請が中心となった。中小企業に配慮した発注も行われているが、元請として受注しなければ会社としても技術力が維持できないという課題がある。
- 資料3の5ページ23～24行目に記載されている「・・・一定の隻数を確保する視点が必要である。」の記述は、港湾・空港工事の実施主体である国の立場と、作業船を所有する民間事業者の立場の両方の視点が重要である。
- 港湾工事はほとんどが公共事業であって民間工事はわずかである。特に港湾建設関係団体に所属する中小の建設業者は港湾工事を専業で行っており、他の分野での受注はほぼ無いため、中長期的な事業見通しが立たなければ設備投資もされず会社も淘汰される。作業船の保有を民間のみに任せると、自由競争の結果として作業船の量的、質的確保に一定の限界が生じると考えられる。
- 資料3の7ページ24～30行目において、一部の主作業船について、国有作業船として建造して受注者に貸与する方式やPFI方式による運航管理を行う等の方策を検討する旨記載されているが、対象とする作業船について広く捉える必要がある。
- 資料3の9ページ6～11行目に記載されちえる建設キャリアアップシステムにおけるレベル判定の目的は、評価されたレベルに応じた賃金が支払われること。このため、発注者、元請業者、下請業者が一体となってレベルに見合った賃金が支払われるような取組を行う必要がある。その一方、レベルに応じた賃金が支払われた結果、高レベル技能者には高い賃金を支払う必要が生じるため、コストとの見合いで雇用が避けられるおそれもある。このため、発注者側で要求される能力を指定する等の運用上の工夫が必要である。
- 生産性向上やカーボンニュートラル実現等に向けた官民による協調領域における技術開発については、独占禁止法に抵触しないよう留意する必要がある。また、官民による協調領域の技術開発はカーボンニュートラルに限ったことではなく、作業船全般に言えることである。
- 「規格を制すると市場を制する。」と言われるが、例えばセンサーを使って情報処理する技術を利用する建設機械に関する協調領域における技術開発については、複数の民間事業者が開発したシステムの情報を共通で使用できる基盤を整備開発するもので、機材そのものを開発するものではないというような方法もある。

- 作業船の保有者としては、新たな技術を導入してもすぐに使えなくなることは避けたいと考えている。このため、将来にわたって活用できる技術や標準的な仕様が示されると導入しやすいと考えられる。
- 「作業船のあり方」はあくまでも今後の取組方針の入口になるもの。これを共通認識として持った上で、具体的な施策について業界団体と行政において今後更に議論を深め実行していく必要がある。

以 上