

第4回 港湾・空港工事のあり方検討会 議 事 概 要

日 時：令和4年2月2日（水） 10：00～12：00

場 所：WEB 会議

1. 主な議事

○事務局より「港湾工事の事業環境を踏まえた請負代金のあり方」及び「港湾工事における契約変更事務ガイドラインの改定」について説明をした後、担い手の育成・確保の観点から検討すべき施策等について委員による意見交換を行った。

2. 主な意見

【港湾請負工事における適正な利潤確保の取組について】

- 港湾・空港工事は一般の陸上工事に比して利益率が低い。従って、現場管理費の実態を調査して、実態に合うよう改善することの意義は大きい。
- 諸経費率に一定のインセンティブを付与するモデル工事(以下「モデル工事」という)の実行性を高めるためには、相当数の実施が必要。
- モデル工事の実施にあたっては、実態を踏まえた実行可能な制度設計の検討が必要。例えば、下請業者の規模や体制は千差万別であり、特に二次下請以降の下請契約について、国の積算体系に基づく見積が行えるかについて留意する必要がある。また、各階層の下請業者への転嫁状況を把握する方法については、実態として、二次下請以降の下請契約について元請が確認するのは困難である点に留意する必要がある。
- 取引事業者全体での付加価値の向上や適正な転嫁を進めるためには、三者連絡会等で発注者及び元下間の協議が重要である。一方、転嫁の実態を把握するにあたっては、何らかの方法で二次下請、三次下請を含んだ下請業者の意見が反映されるよう配慮が必要。
- 従来の諸経費動向調査では実態を正確に反映出来ない事項があるので、調査項目や方法の見直しが必要。
- クラブ船を所有する会社は、2～3船団以上持つ会社と1船団しか持たない会社に分類され、作業船の新造船計画においても人員の補充計画においても大きく違っている。将来の仕事量の営業的確保が適正な利潤の確保につながっている。
- 適正な利潤や利益率について、アンケートでは方法として不適切な場合もある。中建審等における議論も踏まえつつ、例えば、業界団体等が職

種毎に適切な賃金目安や標準請負単価を提示するといった先行事例を参考として、下請企業の適正な利潤の確保にあたっては同じような考え方を適用できないか検討が必要。

- 従来、請負代金は官積算（予定価格）を参照点として、競争の結果として請負代金が決まる仕組みになっているが、競争が続くことにより業界全体が疲弊し、最終的には受注者が市場からいなくなることも危惧される。特に港湾・空港は島国である我が国の社会経済を支える重要なインフラであるため、必ずしも全てを自由競争に委ねるのではなく、市場を保護するための政策的な視点を持つ必要がある。例えば、適正な請負代金の算定にあたっては、労務費など必要な経費は競争により決定するのではなく、必要なコストとして積み上げる（コストオンする）という発想の転換も必要。

【担い手の育成・確保のあり方について】

- 港湾工事に必要不可欠な作業船を一定の水準で確保することは担い手を育成・確保する上で非常に重要である。作業船の新造やリプレイスにあたっては、適正な利益水準が確保されている必要があるが、その前提として将来にわたって安定的な仕事量確保の見通しが必要。
- 作業船は港湾施設の整備のみならず、維持管理上も必要不可欠なものであるため、単なる工事費、仮設というだけでなく、港湾施設そのものの一部という発想も必要。
- 作業船が休日等に係船して乗組員が上陸できるような係留施設の確保や、残業時間が長くなった場合に交代制を導入しうる積算体系の整備が必要。
- 作業船内に食堂やプレイルームなどを設置するにより作業環境を向上させること等を発注条件に組み込むことで担い手の育成・確保を図るといふ発想も必要。
- 国と業界団体が協力した上で、洋上風力発電の進展等様々な事業環境の変化を捉えた中長期的な仕事量の見通しを踏まえつつ、将来にわたって必要となる作業船の規模について調査分析が必要。
- 地元中小企業は若手技術者が少なく、新規の採用に苦慮している。また現場の技能者、船員、潜水士等の高齢化が進んでいて、若手の人材確保が課題。
- 港湾工事には日給制の労働者も一定数従事しており、4週8休の実施によって日給制で働く労働者の賃金水準の低下が懸念される。

- 港湾工事には居住地から離れた場所での勤務となっている労働者も一定数従事しており、これらの労働者の処遇改善（例えば陸上における宿泊施設の確保や必要となる経費の手当）が重要。
- 4週8閉所が困難である場合、個人ベースで週休2日確保を目指す事になるが、下請企業においては主任技術者の交代要員が確保できないことも少なくなく、働き方改革を進めるためにも担い手確保・育成が重要な課題。
- 中建審では技術者の資格の要件について検討されており、港湾・空港分野においても、技術者資格の要件の見直しの必要性についても検討項目としたらどうか。
- 港湾工事の重要な担い手の一つである作業船の保有隻数が減少している原因としては、新造船のコスト高、作業船に装備する機材の建機メーカーがごく少数になってしまったこと、将来の仕事量の見通しが不透明であること、十分な収益が上げられていないこと、カーボンニュートラルに対応するためのエンジン等の諸元が不透明であることなど多様な理由が挙げられる。これらの課題を解消するためには、将来にわたる安定的な仕事量の確保に加え、適正工期、工費による適正な利潤の確保や、税制や補助金を通じた支援が必要。
- 担い手の育成・確保にあたっては、働き方改革（休日の確保や長時間労働の削減）や、生産性向上（i-constructionをはじめとするデジタルトランスフォーメーションの推進に伴う作業環境の向上）を含む統合的解決を目指すことが重要である。業界団体としてもその点を踏まえた施策の展開が必要。
- 建設業就業者の高齢化が進行しているが、それでも60歳以上の人数は非常に少ない。若手や中堅に技術の伝承を行うため、勤務形態は多少変わるかもしれないがこれらの方にもう少し就労を続けてもらうという発想も必要。

以 上