

第6回 港湾・空港工事のあり方検討会 議 事 概 要

日 時：令和4年5月31日（火） 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・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方針」を今年度中に策定することとし、その一環として、作業船を取り巻く現状の整理を行った上で、事業継続、担い手の育成・確保、働き方改革、社会的課題解決の観点から作業船を保有し運用するにあたっての課題の整理を行い、基本方針骨子案を今年夏までに策定することが確認された。
- 基本方針の策定にあたっては、法律や政策等の社会的要請を踏まえるとともに、港湾におけるCO₂排出量削減に向けた検討ワーキンググループ等の関係委員会における議論を適宜フィードバックしつつ検討を進める方針が確認された。
- 作業船を取り巻く現状を踏まえた課題について様々な観点から意見交換を行った。

2. 主な意見

【全般的な課題】

- 作業船隻数の推移について、大型作業船は更新が進みそれほど変化がないが、小型作業船が大きく減少している。相対的に大型化が進んでいるが、船齢の古い小型作業船が多く残っている。通常は機材が大型化すれば労働生産性が向上するが、港湾工事等の現場における作業船の実際の使われ方を踏まえ、作業船の規模・容量と労働生産性との関係を分析し、作業船の適正な保有水準や運用体制の参考とする必要がある。
- 作業船それぞれの稼働率のデータを見る必要がある。
- 作業船の適正な保有水準を検討するにあたっては、事業者ヒアリングするなどして、作業船の実際の使われ方（例えば港湾・空港工事以外の工事での使用状況等も含めて）について把握する必要がある。
- 作業船の適正な保有水準の確保には様々な課題があるが、港湾工事パートナーシップ強化宣言の実施など港湾請負工事における適正な利潤確保の取組が進められており、これらの施策により作業船の確保にも一定の効果が期待される。少しずつでも一つ一つ前に進めていくことが重要。
- 作業船の適正な保有水準を確保するための各種施策は、i-Constructionの推進など検討途上のものもあり、過渡期にあると言える。このため、最初から制度として固めてしまうのではなく、試行工事の実施等を通じて試行錯誤しながら、効果が高いものを推進する方がよい。
- 作業船の適正な保有水準を検討するにあたっては、工事の種類に応じて組成される作業船団として一体的に検討した上で、作業船の種類ごとに

検討する必要がある。

【事業継続上の観点からの課題】

- 将来に向けて、港湾・空港工事をどのような水準で整備していくかの方針を定めなければ、求められる作業船の保有水準を定めることはできない。
- 作業船の買い替えに際しては税制特例が措置されているが、買い替える資力が乏しい事業者にとっては、当該特例措置が十分に活用できないのが実情。新造や改造に対する補助制度は現在のところ存在しないが、性能の向上を伴うものについては補助制度の創設を検討する必要がある。
- 担い手の確保の観点からも、港湾や空港は、島国である我が国の社会経済活動の継続だけでなく、安全保障にも必要不可欠な重要なインフラであり、その整備・維持には作業船がなくてはならないものであるということを国民に理解してもらう必要がある。
- 港湾・空港整備の重要性を鑑みて、建設業者による作業船の適正な保有水準の確保が困難なのであれば、国が一定の作業船を保有した上で、建設業者にリース又は共有することにより適正な保有水準を確保する等、従来にない思い切った施策の展開が必要である。

【担い手の育成・確保及び働き方改革の観点からの課題】

- 現状における積算上の作業船の運転・就業時間について、船種によっては労働基準法上の1日あたりの所定労働時間を超える時間が設定されているものもある。令和6年4月からは建設業にも時間外労働の上限規制が適用されることを考慮し、積算上の考え方を整理する必要がある。
- 作業船の運転・就業時間に関する国の積算基準を変更したとしても、地方公共団体への波及は一定の時間がかかるため、時間外労働上限規制の適用時期を踏まえると、国の積算基準を変更する場合は、なるべく早く措置する必要がある。
- 積算上の運転・就業時間を従来より短縮することにより、個別の工事にかかる工期は伸びることになる。これに加え、作業船乗組員の陸上における宿泊を推進すると、移動時間が余計にかかってしまうため作業効率率が下がり、さらに工期が伸びる。こうした状況において発注総量が変わらないのであれば会社ごとの売り上げは減少することになり、結果として給与や賃金が減少するおそれがある。具体的な対応策については、実務上の観点を踏まえてワーキンググループにおいて詳細に議論する必要がある。
- 作業船の船齢高齢化とともに、乗組員の高齢化も進んでいる。作業船乗組員の働き方改革や魅力向上により若手入職者を確保する必要がある。

【社会的課題解決の観点からの課題】

- カーボンニュートラル実現等に向けた作業船のあり方を検討するにあた

っては、現状の電動化率等のデータを把握する必要がある。

- CO₂ 排出削減に向けた作業船の燃料転換を促進する施策の導入を検討し、実施する。
- 今後の作業船の建造、改造にあたっては自動化、自律化等による時間あたりの労働生産性向上が重要であり、これを推進するための支援が必要。また i-Construction 推進には通信環境の整備も重要である。
- 複数のグラブ船による同時施工や他工種での複数ブルドーザによる同時施工等の事例を参考に、労働生産性の高い工法を検討する。
- 作業船の単純な隻数の推移だけでなく、稼働率や動力の電動化率といった観点からの分析も必要である。
- 港湾・空港工事に従事する作業船や従事者が減っているのであれば、それを前提として、少ない作業船や従来の乗組員より少ない人数でも所要の作業が実施できるような作業船を設計するという発想も必要である。
- 作業船の生産性向上技術の開発は、市場規模の大きさを踏まえても商業ベースに乗りにくいいため簡単ではない。市場規模の大きな自動車産業等の先行的な技術の中で利用可能な技術を、作業船にうまく移転することが必要である。
- 作業船の生産性向上を実施する者に対しては、その取組への一定のインセンティブを与えることが有効である。また、得られた知見を業界全体にフィードバックできる仕組みを構築する必要がある。
- 生産性向上にあたっては、例えば作業日報の分析により改善すべき工程を浮き彫りにするということも有効である。

【その他】

- 必要な作業船の確保には、新造や改良等へのインセンティブの付与が重要である。
- 作業船の確保の重要性について、国民に対する PR が重要である。

以上