

港湾整備における取り組み

国土交通省 港湾局 計画課 森橋 真

四方を海に囲まれた我が国においては、海外諸国との財のやりとりや国内のヒトとモノの移動に港湾の存在を欠かすことは出来ません。また、背後に多くの人口や資産が集中する港湾においては、津波を事例とするまでもなく、毎年の風水害などへのしっかりとした備えが必要不可欠です。

一方、コロナ禍やウクライナ紛争が浮き彫りにしたグローバルサプライチェーンの脆弱性や、2024年に迫ったトラックドライバーの残業上限規制などによる物流分野の担い手不足、災害の激甚化といった環境の変化や、デジタル化や脱炭素化、人口減少化における地域活性化などの課題解決への対応にも港湾政策は直面しています。

こうした課題に的確に対応すべく、以下の取組を着実に進めて参ります。

1. 港湾の国際競争力強化に向けた取組

新型コロナの影響による世界的な物流混乱などを受け、我が国企業のサプライチェーンの強靱化や我が国の経済安全保障の確保に資する国際基幹航路の維持・拡大の重要性があらためて認識されました。

国際海上コンテナ物流を取り巻くこうした情勢変化や諸課題を踏まえ、本年2月に設置した「新しい国際コンテナ戦略港湾政策の進め方検討委員会」における議論が、令和6年度から概ね5年間程度で取り組むべき施策の方向性として本年6月に公表されました。〔中間とりまとめ〕

この中間とりまとめでは、これまで進めてきた「集貨」「創貨」「競争力強化」の取組について、国が前面に立ち、港湾管理者、港湾運営会社などの関係者が一丸となって引き続き強力に推進することが求められています。

具体的には、「競争力強化」のための施策として、船舶の大型化・積替円滑化等に対応した大水深・高規格コンテナターミナルの整備・再編が、「集貨」施策として、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などが挙げられています。

この「中間とりまとめ」も踏まえ、国際コンテナ戦略港湾政策の推進などを通じた、我が国港湾の国際競争力強化に取り組めます。

2. 「みなと」を核とした地域振興・地域創生の取組

2024年度からのトラックドライバーの時間外労働の上限規制などにより、物流分野の労働力不足の懸念が高まる中、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に向け、本年2月に設置した「次世代高規格ユニットロードターミナル検討会」において、検討を進めてきたところです。同検討会による、本年6月の中間

また、人流面では、コロナ禍で停止していた国際クルーズの我が国への寄港が本年3月に本格的に再開しました。年内に1260回の外国クルーズ船の寄港が予定されており、7月末時点での寄港実績は既に682回を数えています。また、再開の遅れていた中国発着の日本向け国際クルーズについても、本年6月「ズリスタートの年」として、クルーズ効果を最大化させる取組、地方への創出を図ってまいります。

総トン数	1990年	2000年	2020年
フェリー	約7,900トン	約10,000トン	約11,000トン
RORO船	約4,300トン	約5,400トン	約11,000トン

フェリー・RORO船とも離島航路を除く。

フェリー・RORO 船の大型化動向



次世代高規格ユニットロードターミナル形成に向けた 当面のイメージ

際クルーズについても、本年6月から試験的に運航が再開されました。令和5年を「クルーズリスタートの年」として、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取組、地方への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を図ってまいります。

我が国の産業や港湾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などの受入環境の整備などを図るカーボンニュートラルポート（CNP）の形成を推進しています。昨年12月に施行された改正港湾法では、官民連携のもと港湾管理者が作成する港湾脱炭素化推進計画に基づき、各関係者がそれぞれの取組を進めることとされ



CNP 形成のイメージ

ています。国土交通省は、港湾脱炭素化推進計画の作成や低・脱炭素型荷役機械の導入の支援などにより CNP の形成をすすめ、港湾の競争力強化を図ってまいります。

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、秋田港内および能代港内において、本年1月、我が国初となる、商業ベースでの大型洋上風力発電事業として運転が開始されたところ です。また、洋上風力発電設備の設置および維持管理に不可欠となる基地港湾として、能代・秋田・鹿島・北九州の4港に加え、本年4月に「新潟港」を指定しました。

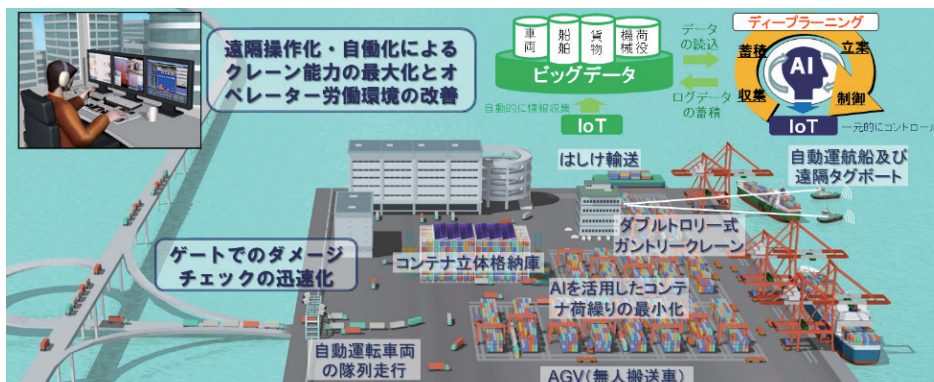
今後も洋上風力発電の案件形成の状況や技術開発動向などを踏まえ、基地港湾の計画的な整備を進めてまいります。

4. 港湾における DX の取組

港湾を取り巻く様々な情報を電子化し、有機的に連携させる「サイバーポート」では、物流・管理・インフラの3分野のうち、物流分野では NACCS (Nippon Automated Cargo and Port Consolidated System「輸出入・港湾関連情報処理システム」) との直接連携を本年3月に開始したほか、インフラ分野が同4月に10港を対象に第一次運用を開始しました。今年度中に管理分野も運用開始した上で、3分野一体での運用実現に向けた取組を進めてまいります。今後、これらサイバーポートの取組により蓄積された施設の利用情報を港湾整備の現場での 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まいります。

また「ヒトを支援する AI ターミナル」の実現に向けて、神戸港などにおいて遠隔操作 RTG (Rubber Tired Gantry Crane「タイヤ式門型クレーン」) の導入支援を支援するほか、コンテナターミナルのゲート前混雑の解消や外来トレーラーのターミナル滞在時間の短縮を目指し、CONPAS (Container Fast Pass) の横浜港での本格運用、東京港・阪神港での試験運用を実施しています。

今後、「ヒトを支援する AI ターミナル」の各取組の、各コンテナターミナルへの導入を図るとともに、更なる生産性向上や労働環境改善に資する技術開発を集中的に推進する「港湾技術開発制度」により、ヒトを支援する AI ターミナルの実現に向けて引き続き取り組んでまいります。

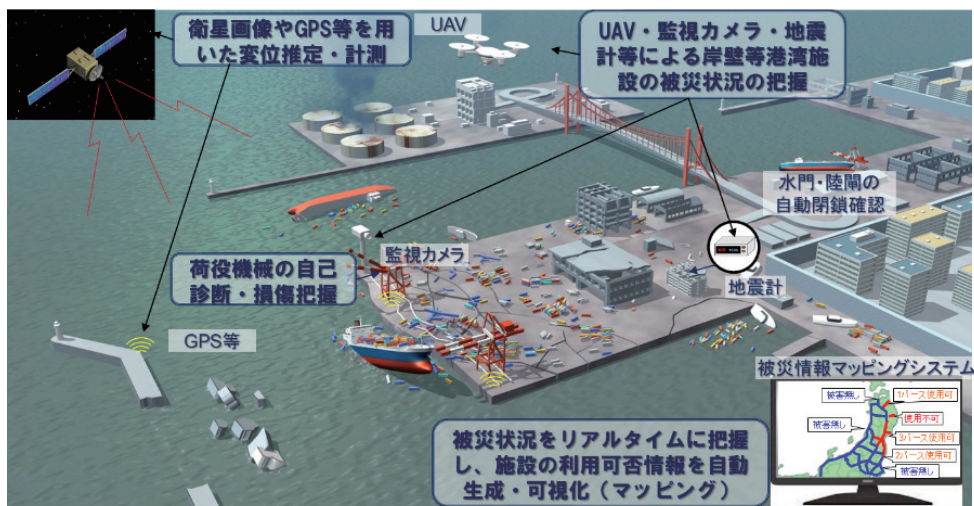


AI ターミナルの実現

5. 港湾における防災・減災対策について

近年、大規模災害が毎年のように我が国を襲っていますが、港湾も例外ではありません。昨年3月の福島県沖を震源とする最大震度6強の地震や、台風、大雨により、多くの港湾施設が被害を受けています。いずれの災害に対しても、港湾管理者などと連携し、復旧に向けた取組を進めてきました。また、「日本の気候変動2020」（2020年文部科学省、気象庁）では、平均海面水位の上昇や日本の南海上で猛烈な台風の存在頻度の増加など、気候変動による日本沿岸への影響について、評価・報告されています。他にも、南海トラフや首都直下型の地震の今後30年以内の発生が高い確率で想定されるなど、災害などのリスクが高まっています。こうした状況のなかで、交通政策審議会から本年7月に答申された「気候変動等を考慮した臨海部の強靱化のあり方」も踏まえつつ、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」の推進を通じて、港湾・臨海部の強靱化をしっかりと進めて参ります。

これまで取り組んできた地震・津波対策や高潮・高波対策、沿岸部における被災状況把握などの更なる高度化を引き続き推進することに加え、気候変動リスクに係る脆弱性評価を促進する取組を進めてまいります。



Iot などを活用した港湾機能の早期復旧

このように、港湾の機能強化・振興を通じてより豊かで安心できる国民生活や日本経済の再生に貢献できるよう、国土交通省港湾局はその総力を挙げて取り組みを進めていく所存です。今後とも、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。

建設業会における「海洋建設工事の安全・環境対策」への取り組み ～ 確かなものを地球と未来に ～

一般社団法人日本建設業連合会 建築・安全環境グループ 参事（海洋安全部会事務局） 今井 純一郎

1 はじめに

近年、建設現場における死傷事故などは減少傾向にあるものの、ゼロにはいたらず、建設工事において、事故や公害を防止し、安全と環境を確保することは、建設業界を挙げて推進しなければならない重要な課題となっています。

このため、一般社団法人 日本建設業連合会（以下「日建連」という。）は、陸上および海上建設工事に関わる関係者の労働災害・公衆災害の防止ならびに公害防止などに向けて様々な活動に取り組んでいます。



2 日本建設業連合会（日建連）とは

◆日建連は、全国的に総合建設業を営む企業（約 140 社）およびそれらを構成員とする建設業者団体が連合し、建設業に係る諸制度をはじめ建設産業における内外にわたる基本的な諸問題の解決に取り組むとともに、建設業に関する技術の進歩と経営の改善を推進することにより、わが国建設産業の健全な発展を図り、もって国民生活と産業活動の基盤の充実に寄与することを目的とし、

◆ 2011 年 4 月、当時リーマン・ショックなどを背景に建設業を取り巻く環境が急速な転換を遂げる中、業界団体としていっそう付加価値の高い諸活動を推進し、国民の信頼をより確かなものとするために、旧「日本建設業団体連合会（1967 年設立）」、旧「日本土木工業協会（1949 年設立）」および旧「建築業協会（1959 年設立）」の三団体が合併し設立された組織です。

◆事業を推進するために、本部組織として約 30 の委員会と傘下に約 80 の部会を設置しています。

また、本部組織のほか、日建連の全国 9 つの支部（北海道、東北、関東、中部、関西、中国、四国、九州）においても、本部に準じて安全・環境対策を行う委員会組織がそれぞれ設置されています。（別表「組織」参照）

活動の中心となる専門委員は、わが国を代表する建設会社を網羅する日建連会員会社から選ばれた工事や安全・環境の管理業務の専門家であり、現場指導や教育啓発活動、制度・運用改善への取り組みなどについて、積極的な活動を行っています。

3 海洋安全部会

日建連は、海上における建設工事に伴う各種災害の予防と公害防止、環境保全にかか
る諸対策の着実な展開を図るため、本部組織である「安全委員会」の傘下の部会として、
海洋建設工事に関わりの深い日建連会員企業 20 社からの委員で構成される「海洋安全
部会」を設置し、次の活動を行っています。

(ア) 現場点検＜会社間の垣根を超えての相互啓発＞

◆毎年、会員企業が施工している全国の工事現場の中から 4～5 か所程度を対象とした現場点検を日建連（海洋安全部会）委員により実施しています。

◆点検は、日建連 海洋安全部会が定めた独自の点検要領に基づき、船舶の安全運航、公衆災害の防止および公害防止の観点から実施されます。

◆具体的には、現場確認・書類点検・工事責任者などからのヒアリングを約半日かけて行い、結果は、後日報告書にまとめられ、点検先に通知されると共に所属部会委員にも共有されます。

◆主旨としては、会員企業間による相互啓発であり、自発的に他社社員（日建連委員として）による点検を相互に受入れることで、自社単位では気付かなかった課題が洗い出され、また、他社の良好な取組みから学ぶ重要な機会として活用されています。

◆受入れ現場にとっての負担は決して少なくありませんが、業界全体の健全な発展のためにご協力を頂いているところです。



工事現場確認の状況

(イ) 表彰＜優れた取組みの水平展開＞

◆現場点検を通じてまとめられた報告書を基に、部内要領に基づく審査を所属部会委員により実施し、優良と結論付けられた事業現場や当該現場において貢献度の高い協力会社や職員に対しての表彰を行っています。

◆点検を通じて認められた良好な取組み事例は、日建連ホームページを通じて公開され、会員企業のみならず、業界全体の成長に繋がっていくことが期待されます。



表彰式の状況

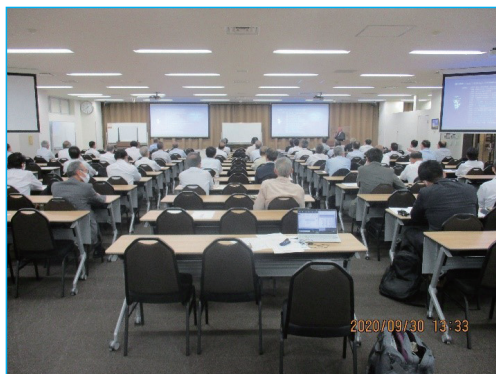
(ウ) 研修会 <所属委員の自己啓発>

◆日建連会員企業において安全・環境を担当する職員などに対し、海上建設工事にかかる幅広い分野における知識の向上を図るために、毎年、東京都内会場において研修会を開催しています。

◆国土交通省、海上保安庁や海洋建設工事に関わりの深い社団法人様などから部外講師を招き、近年においては、

- ・海上防災の現状と課題
- ・官民による海洋情報の総合的利用
- ・「洋上風力発電」設置にかかる船舶交通の安全確保
- ・「国難」をもたらす巨大災害対策
- ・港湾の防災・減災対策

など様々なテーマについてのご講演を頂いています。



都内会場での研修会の状況

(エ) 啓発活動 <現場職員への安全・環境保全意識の啓発>

◆毎年、4月～5月頃にかけて、海上建設工事現場における安全および環境保全を目的とする標語について、日建連ホームページなどを通じて一般公募を行っています。

◆2023年度においては、建設工事関係者やそれ以外の職域の社会人、学生など様々な方々から1000点を超える作品の応募を頂いています。

◆その後、それらの作品の中から部内審査を経て、入選1点と佳作2点を選考し、日建連ホームページでの発表や建設系新聞社への広報を通じての周知を図っています。

◆入選標語は、会員企業からの提供写真を背景としたポスターに使用されます。そして当該ポスターは、全国の海上建設工事現場の事務所などに配布され、工事現場における安全・環境保全意識の啓発に活用されています。



2022年度作成ポスター
(※2023年度版は作成中)

(オ) 教育資料の作成＜専門情報の作成・共有＞

◆海上工事の各種作業に伴う海上交通事故の防止、労働災害および公衆災害の防止、公害の防止、環境保全などの対策について、現場管理者・職員の業務の参考および教育のため、資料を作成し随時の改訂を行っています。

◆近年からは、建設現場においてタブレット端末を活用した情報管理が浸透していることなどを踏まえ、資料の提供を従前からの紙媒体を中心とするものから電子ファイルに変更しています。

◆また、作成資料が広く建設現場で有効活用されるように、配布方法も有償による提供から日建連ホームページからの無償のダウンロード提供に変更しています。

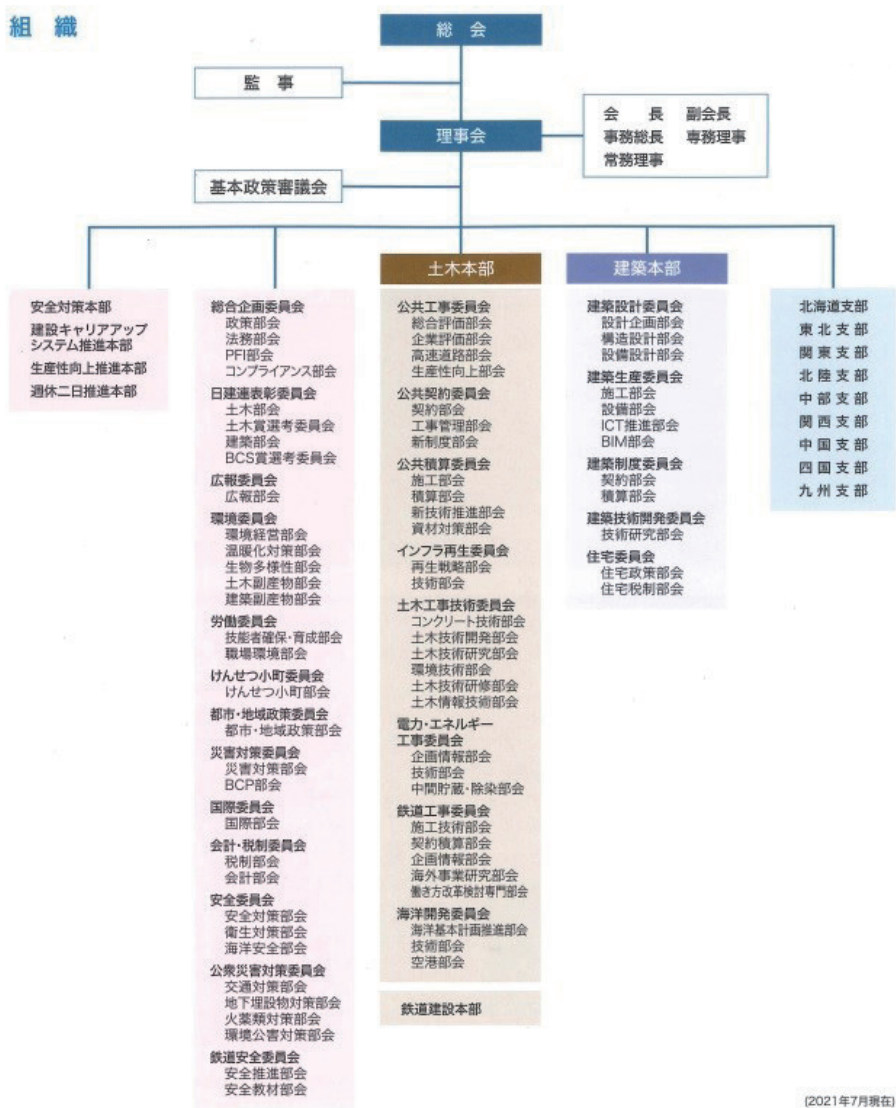


刊行資料の作成状況

4 おわりに

日建連は、これからも建設業が国づくりの一翼を担う基幹産業としての責務を遂行できるように、『確かなものを 地球と未来に』の運営理念に基づき、会員企業・団体が一丸となって様々な施策を展開してまいりますので、引き続き、ご理解とご支援を賜りますようお願いいたします。

組織



(2021年7月現在)

現場における労働災害の撲滅及び気候変動への取組みについて

若築建設株式会社 常任顧問 廣瀬 洋介

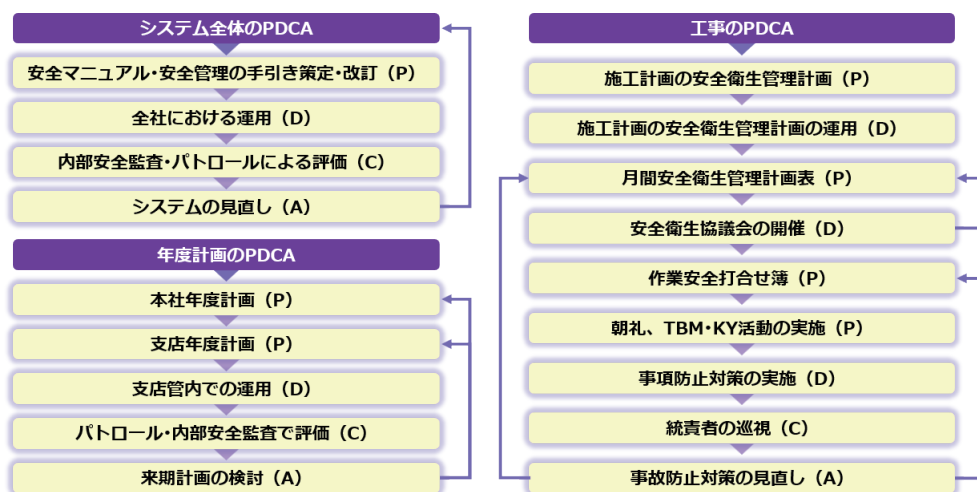
当社は、1890 年、筑豊炭田から採掘された石炭の積出港として海上交通の要衝であった洞海湾（当時の若松港）や周辺の運河等を開発するとともに、同港を運営することを目的に「若松築港会社」として創業いたしました。現在の商号である「若築建設株式会社」は、新分野への進出を図る決意を込めて 1965 年に変更したものであり、宅地造成工事や橋梁、道路工事をはじめとする陸上土木工事を加え、海上土木のパイオニアから総合建設業者へと大きく変貌を遂げてきました。

ここでは、建設産業として、長年培ってきた労働安全衛生と喫緊の社会課題である気候変動への取組みについて、その概要をご紹介します。

1. 安全マネジメントシステムによる労働災害の撲滅へ向けた取組み

「人命尊重」の基本理念や「安全は企業活動の根幹である」のモットーのもと、当社は、「工事現場に従事する当社の職員及び協力会社の社員の労働に関係する負傷及び疾病の防止」と「安全で健康的な職場と活動の提供」の実効を期するため、労働安全衛生としてのマネジメントをシステムとして確立するとともに、安全施工サイクル（PDCA）による継続的な改善を行っており、工事現場における労働災害の撲滅に取り組んでいます。

以下にマネジメントシステムの主なポイントを説明します。



※ 国際規格に基づくマネジメント

労働安全衛生マネジメントシステムの国際規格である ISO45001 に準拠した安全マネジメントシステムを運用しています。これによって、組織の性質に応じた労働安全衛生上の問題や課題を把握しやすくなり、迅速かつ効果的な対応策・防止策の実施が可能となります。

※ 安全環境本部の設置

本社に、社長をトップとした「安全環境本部」を設置しています。その目的は、①当社の安全文化を醸成するとともに、事故災害を防止していくことで企業としての責任を果たし信頼を得ること、②現状に危機感を持つとともに問題点を共有し、企業としてこれに対応するため、社内における「安全部門の充実と役割の強化」を図ることです。

また、安全環境本部を設置することにより以下を目指しています。

- ◆ 存在感を発揮する安全環境部として指導力を向上させる
- ◆ 職員の安全管理知識・技能・意識の向上により協力会社を効果的に指導する
- ◆ トップから職員、協力会社に至るまでの安全意識の向上（安全文化の醸成）を図る

※ 危機管理体制の確立

受注した工事には「危機管理体制」を確立します。具体的な対応としては、①全工事のリスクの洗い出しと緊急対策の検討、②緊急対策の発注者等との協議、③緊急体制の構築を行い、④協力会社への周知指導、⑤緊急対策の事前訓練の実施、⑥支店土木部、建築部と安全環境部との連携による「危機管理パトロール」などを行っています。

また、公衆等へ及ぼすリスクの影響が大きいと思われる工事については、「公衆災害対応重要工事」として選定し、本社土木部、建築部は安全環境本部と連携した「危機管理パトロール」を行っています。

※ リスクアセスメントの実践

労働安全衛生におけるリスクアセスメントとは、工事作業における危険源の特定、それによる労働災害の重篤度と災害発生の可能性を考慮したリスクの見積もり、対策の優先度を決めた上でリスクの除去・低減の措置を講じる手法です。

当社では、その実践にあたって、一般的に用いられるマニュアルではなく、最も身近な失敗情報として社内事故をベースに、事象・経過・原因・対処などの要素含め失敗体験をイメージしやすいよう知識化を図った「危険要因特定表」というデータベースを用いています。これは、対策の形骸化や想定外に弱いというマニュアル特有の弊害を避けるだけでなく、失敗から得た知識を効果的に伝え対策へと昇華させるメリットがあります。

実施にあたっては、煩雑な実践作業の省力化を目指した「リスクアセスメント支援システム」を構築し運用しています。

WAKACHIKU リスクアセスメント支援システム			W-RASS Main system ver 2_001		
処理：データの閲覧			危険源一覧表		
工事名：北富士			危険源特定関連メニュー		
工程：北富士 月間('21/07)			<< 現在76件を表示		
			表示データの絞り込み	別シートへジャンプ	指定危険源の保存
				印刷	
全工期	工程	危険源小項目	表示データの絞り込み		
●	●	H鋼	不安定状態（起因物） *は8点の×リスク		
●	●	アーク溶接装置	噛み合っていないH鋼 / 不安定に段積みしたH鋼 / フランジを突合せ4段積み上げたH鋼(不安定な置き方)		
●	●	足場	● *・巾1200の建材にアンチを1枚のみ設置・開口部に手すり、網、防網のない足場 / 足場(ケーソン)のすき間鉄 / 開口部のある足場 / 躯体と外部足場の間の開口部 / *組立途中で網のない昇降用足場 / 組立途中の足場 / *固定して / 固定していない外した筋交い / ●・壁材料を取付ける時に懸垂ネットを外した足場・足場上で一人で持って支えて固定作業 / 尺の角渡材 / 筋交いを取外した足場 / 狭くスベリやすい足場上(型枠上) / 懸垂ネット・下さんのないビディ足場 / 手すり / 手すり等がない足場 / 手すりを外した足場 / ●中核を設置していない足場 / ●二層目足場上に設置していた単管 / ビディ / 既設の木梁の足場 / 落下防止設備の無い足場 / 枠組足場		
●	●	圧送機	高圧洗浄ポンプ車 / ●コンクリートポンプ車 / ●モルタル圧送機 / 薬液注入機		
●	●	油	既設構造物の残油 / 給油 / 給油船 / 給油船で給油をうける押船の切替/リレブのゆるみ / コンクリートポンプ車 / 発電機 / ビル		
●	●	ウインチ	ウインチ(台車)		
●	●	ウォータージェット	ウォータージェット		

リスクアセスメント支援システム

※ 職員の安全衛生教育

本社、支店勤務者を含めた全技術系職員を対象に、年に1度、終日にわたるカリキュラムを組んだ「安全衛生教育」を一斉実施します。受講者のモチベーションの維持と教育成果の均等化が図れる環境のもと、国による事故防止の重点安全対策、社内の事故事例を使った関連法令等や防止対策の解説、労働安全衛生に関する社内での新たな施策などをわかりやすく講習しています。

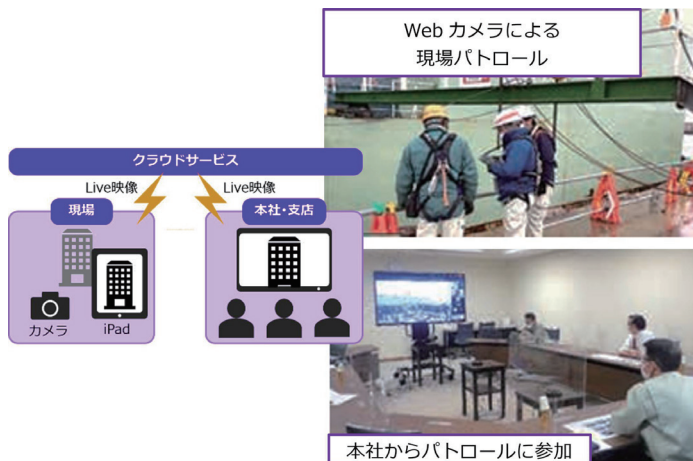


本社での教育状況

※ 安全パトロール

専用のチェックリストを用い、役員パトロールや安全環境部と協力会社による合同パトロールなどを定期的に行い、労働災害の防止指導と安全意識の高揚を図っています。

このほか、webカメラで施工現場と本社や支店などを結んだ遠隔パトロールも行っており、新型コロナウイルスなど感染症の拡大防止対策としてだけでなく、現場を遠隔地から確認できるため、移動時間の短縮や複数拠点からの参加などのメリットがあります。



2. 環境保全に配慮した気候変動への取組み

地球温暖化や気象災害の激甚化をはじめとする気候変動課題は、喫緊の社会課題の一つです。当社は、温室効果ガス排出量の削減や海洋環境の維持をはじめとする環境保全に配慮した活動推進の一環として、各企業の気候変動への取組みを具体的に開示することを推奨する国際的な組織であるTCFD（Task force on Climate-related Financial Disclosures）のガイダンスに即した気候変動のリスクと機会が及ぼす影響の評価を行い、これを受けた対応策の検討と事業戦略への統合を図っています。TCFDの提言で推奨されている開示項目には、「ガバナンス」「戦略」「リスク管理」「指標と目標」などがありますが、以下に、当社の「戦略」を切り口とした取組み概要を説明します。

※ 戦略と対応策としての取組み

気候変動によるリスクと機会の特定、事業への影響度と対応策についての考察・分析にあたっては、産業革命期頃の世界平均気温と比較して2100年頃までに4℃上昇とする4℃シナリオと、カーボンニュートラルへの取組みにより1.5℃～2℃程度に気温上昇が抑制される2℃未満シナリオの2つを設定し、それぞれの世界観における2030年時点での当社への影響を次表のとおり想定しました。

項目		2030 年における影響				対応策
		要因と事象		4℃ シナリオ	2℃ シナリオ	
脱炭素化社会への 移行による影響 【参考シナリオ】 IPCC RCP 1.9～2.6 IEA NZE2050	リスク	カーボン プライシング	炭素税の導入による事業運営コストの増加 温室効果ガス排出量削減に伴う支出の増加	小	大	・営業拠点で FCV、現場で EV の導入 ・作業所へのグリーン電力の導入 ・作業船燃料の GTL 燃料化、作業船の省エネ化 ・炭素固定化処理における炭素蓄留 ・ブルーカーボン生態系の活用
		資材価格の 変動	石油需要の変化や炭素税の導入による原材料価格の高騰	中	大	・グリーン調達 ・建設廃棄物のリサイクル率向上
	機会	再生可能 エネルギーの ニーズ拡大	再生可能エネルギー発電工事の増加	中	大	・洋上風力発電分野への注力 ・太陽光、陸上風力、バイオマス、小水力への注力 ・エネルギーミックスを踏まえた注力分野選択
地球温暖化に伴う 物理的影響 【参考シナリオ】 IPCC RCP 6.0 IEA STEPS	リスク	気象パターンの 変化	熱中症危険の増大と屋外作業効率の低下 極端な気候パターン変容による工事への影響	大	中	・ICT 技術による生産性の向上 ・現場支援体制の強化による省力化・生産性向上（BIM/CIM 対応強化） ・建設現場の就労環境改善に向けた革新的な技術開発
		気象災害の 激甚化 （洪水・高潮）	自社拠点の被災による損害と損失の発生 サプライヤーの被災による原材料供給の停止 台風、豪雨、降雪による工期の遅れや対応コストの発生	大	中	・安否確認システムの運用（災害時 BPC 対応力の強化） ・防災・消防訓練の継続
	機会	国土強靱化	防災・減災を目的とした国土強靱化への貢献 気象災害等による災害復旧への貢献	中	中	・防災/減災事業（防潮堤や堤防の強化） ・インフラ建設や維持修繕に対する営業強化 ・災害復旧支援

これら分析結果に対する現在の取組み状況のうち、リスク回避・緩和については、事業運営上の環境性能向上に向けたICT施工によるCO₂排出削減、作業所のグリーン電力導入、作業船のGTL燃料化・省エネ化の推進、ICT技術の導入による就労環境改善・生産

性向上、浚渫土固化処理における炭素貯留の研究、藻場・浅場などブルーカーボン生態系の活用に向けた取り組みを行っています。また、機会獲得に向けては、洋上風力発電を含む再生可能エネルギー分野へ注力しており、グリーン電力の普及に向けた取り組みに貢献しています。



当社が保有するグラブ浚渫船「若鷲丸」

- ◆ 環境負荷の少ない天然ガス由来の軽油代替燃料である GTL 燃料を使用。A 重油と比べ CO₂ 排出量を約 12%削減、軽油と比べ 8.5%削減できることや、黒煙が少なく無毒性であるなど多くのメリットを持つ。
- ◆ グラブ巻き下げ時のエネルギーを電気エネルギーに変換・蓄電し、巻き上げ時のモーターアシストに利用するハイブリッドシステムを搭載。巻き上げ速度で 18%、燃費で 26%の向上が見られる。
- ◆ 原動機に IMO 認証機採用することで窒素酸化物 (NOx) の排出低減を図る。

3. おわりに

創業以来、当社は、「内外一致 同心協力」を企業理念とし、「品質と安全」を核とした施工により、海上土木を中心に陸上土木、建築、海外へと事業を拡大してまいりました。現在の建設業界には、担い手確保のための働き方改革、健康経営の推進、DX による生産性向上への取り組みや脱炭素に向けた事業変革など、多くの課題があります。

このような状況の中、労働災害の撲滅や気候変動への対応についても、この企業理念のもとに、全社一丸となって邁進いたします。

港内における海上工事に伴う航行安全対策

海上保安庁 交通部 航行安全課 航行指導室

1 はじめに

多くの船舶が行き交い、荷役、人の乗下船、補給などが行われる港内では、海上工事が日々行われています。このような工事の中には、作業船などが一定の水域を占有し、また、多くの工事関係船舶が当該水域を行き来するなど、船舶交通に影響が生じるおそれのあるものがあります。

このため、海上工事を行う場合には、一般船舶が工事区域の付近を安全に航行できるよう対策を講じる必要があり、港則法が適用される港であれば、港長の許可が必要です。

今回は、港内で海上工事を行う際に必要となる港則法の許可について説明します。

2 工事・作業の許可

港則法（昭和 23 年法律第 174 号）は、「港内における船舶交通の安全及び港内の整とんを図ること」を目的に制定された法律で、ふくそうした港内交通に対処するため、船舶の運航や係留等に関する規制、廃物の投棄や工事・作業等の船舶交通に影響が生じるおそれのある行為の規制、災害を防止するための危険物の荷役等の規制などを行い、港内の安全を確保しています。

令和 5 年 8 月現在、港則法の「適用港」は全国で 500 港あり、このうち、喫水の深い船舶が出入できる港又は外国船舶が常時出入する港であり、多数の船舶が出入りし、特別な措置を講じる必要がある 87 の港を「特定港」として指定しています。

港内における海上工事には、岸壁や防波堤の築造工事や水深を確保するための浚渫工事のような相応の規模と時間を要する工事や、岸壁の一部に防舷物などを設置するような短期間で終了する工事など、その目的によって数多くの種類があります。

このような海上工事の実施に際しては、港則法第 31 条において、「特定港内又は特定港の境界付近で工事又は作業をしようとする者は、港長の許可を受けなければならない」と規定されており、港長の許可が必要となります。（特定港以外の適用港についても、同法第 45 条の準用規定により許可が必要となります。）前述した工事のほか、定置網漁業を営むために行う定置網や漁礁の設置、船底清掃などの潜水作業、磁気探査、沈没物の引き揚げなどの作業が、許可の対象となります。

(参考) 港長について

港長は、海上保安庁法（昭和 23 年法律第 28 号）第 21 条第 1 項において「海上保安庁長官は、海上保安官の中から港長を命ずる」、同条第 2 項において「港長は、海上保安庁長官の指揮監督を受け、港則に関する法令に規定する事務を掌る」と定められています。

3 海上工事における航行安全対策

工事又は作業を行う際の申請ですが、当該港を管轄する海上保安部署に対して行います。申請を受けた海上保安部署では、許可申請書に記載された工事・作業の期間、区域、実施方法、警戒要領その他船舶に対する事故防止措置などについて、船舶交通安全上の見地から審査しています。

例えば、大規模な工事であれば、「工事区域（工事船舶が安全に作業できる水域）」の設定にあたり「可航水域（一般船舶が安全に航行できる水域）」が確保されているか、危険な工事区域内に関係のない船舶が誤って入らないような安全対策が講じられているか、工事関係船舶と一般航行船舶が危険な見合い関係にならないような安全対策が講じられているかなどを確認しています。

これらに対する航行安全対策としましては、工事区域を明示するための標識（ブイ）の設置、警戒船の配備、工事情報などの周知等の対策が考えられるほか、海上工事は、気象・海象の影響を受けやすいことから、気象・海象ごとの中止基準を予め定める必要があります。

4 工事許可申請の手続きについて感じたこと

航行安全対策の例として、工事区域の明示や警戒船の配備、作業中止基準の設定を挙げましたが、その中で、工事区域の設定について感じたことを紹介いたします。

工事区域の設定にあつては、「工事区域」と「可航水域」を分かりやすくする必要があり、工事許可申請の審査では、可航水域の状況や航行船舶の実態などから、必要な安全対策の助言などをしていました。

その際、特に重要だと考えていたことは、「一般船舶が安全に航行できる状況になっているか」です。

以前、海上工事を行う事業者から「長期的な工事において、進捗状況により工事区域の範囲が変わるのだが、どのように設定すれば良いか」といった相談がありました。

具体的には、潜水作業や浚渫作業などを行うために使用する船舶が異なるため、工事の進捗により占有する海域が変わるというものです。

その際、事業者からは、「工事の最大範囲を工事区域として一定に設定する方法」と「作業の進捗に併せて工事区域を細かく設定する方法」の 2 パターンの提示を受けました。

どちらの方法にもメリット・デメリットが存在すると思いますが、どのように工事区域を設定すれば、一般船舶が安全に航行できるのかを考えました。

まず、工事区域を設定する場合は、工事区域と可航水域を確保しつつ、工事船舶と付近航行船舶のふくそう状況などを把握したうえで、不必要に過大な工事区域とならないことが重要です。



窓口申請時の書類確認状況

工事区域を一定に設定する場合は、その工事区域が長期間続くことから、可航水域や講じられている安全対策が水域利用者に広く浸透するものと予想されます。しかし、工事区域を細かく設定する場合に比べ、可航水域を狭めることになってしまうほか、実際には工事が実施されていない海域も工事区域として設定されることから、初めて当該水域を航行する船舶が工事区域を誤認し、工事区域に誤って進入してしまうおそれがあります。そのため、警戒船配備などの一般船舶の誤進入を防止する措置や、初めて航行する船舶にも理解してもらえような周知活動がより重要となります。

一方で、工事の進捗に併せて工事区域を細かく設定する場合は、航行できない海域は必要最小限の範囲となるため、工事区域を一定とする場合に比べ、可航水域が広がります。また、必要最小限の工事区域となるため、一般船舶が目視で確認できる工事状況と設定された工事区域にずれが少なく、工事区域や可航水域の状況を把握することが容易になります。しかし、工事の進捗に併せて工事区域と可航水域が都度、変化することになることから、工事区域付近を何回も行き来する一般船舶が混乱するおそれがあります。そのため、工事区域や可航水域の現在の状況を理解してもらうため、細やかな情報提供および周知活動が重要となり、刻々と変化する工事区域の範囲などを丁寧に周知していく必要があります。

このように、工事区域の設定一つをとっても、設定の方法によってはメリット・デメリットが存在します。

当時の経験として、工事区域の設定では、船舶交通の影響が生じないよう、工事規模や付近の航行実態などを基に適切な区域が設定できるよう、航行安全対策の助言を行うため、常に港内の実態などを把握しておく重要性・必要性を改めて認識させられました。



精査終了後の書類返却状況

5 おわりに

今回は、港則法に基づく手続きについて紹介いたしました。

海上工事を実施するうえで、安全に施工することは大事なことでありますが、一般航行船舶への安全を確立することも大変重要なことです。

海上保安庁では、事業者が講じる航行安全対策とは別に、「海の安全情報」や「水路通報」、「航行警報」などによる情報提供のほか、港長等は必要に応じて港則法に基づく「航行・停泊の制限または禁止」を講ずることにより、船舶交通の安全および港内の整とんに努めております。

一般船舶にあっても情報の入手は重要となりますので、寄港地の工事作業情報などの収集に努めていただき、港内の安全確保にご協力をお願いいたします。

海上工事に伴う航行安全対策に果たす海難防止団体の役割について

公益社団法人日本海難防止協会 常務理事 鏡 信春

海上工事を行う企業や地方公共団体の担当者との最初の打ち合わせで、「委員会って必ず実施しなければいけないものなんですか？」と聞かれたことが何度かあります。私はこれに、「いいえ、法律的な義務はありません。」と答え「でも、皆さん実施しますよ。」と付け加えます。

これは、他の方も委員会を開催しているのですから、あなたもそうしたほうが良いですよ、という意味ではありません。委員会を開催するには合理的な理由があるのです。

本稿では、海上工事に伴う航行安全対策を検討していく過程を概説するとともに、航行安全対策を審議し、結論を得る場である委員会について紹介しつつ、委員会の開催意義についてお話ししたいと思います。

海上工事（海上作業を含む）を行う場合、もともとそこにはなかったことを行うのですから、その海域を利用してきた人々にとっては、その工事がどんなに小さなものであっても、船の運航や漁業活動に影響を与えます。さらに、当該海域に恒久的なものが建設された場合、その影響も恒久的なものとなります。

私たち海難防止団体は、その影響が安全を阻害しない程度のものなのか、あるいは、どういった手段を用いれば安全が保たれるのかを、工事期間中、そしてなにかしらの設備が設置されるものについては工事完了後も加え、検討していきます。その検討内容が正しいかどうかを公正中立な場で審議し、結論付けるのが、冒頭で登場した委員会です。



委員会の様子

委員会は、委員あるいは関係官庁として次表に記載の方々が参画します。これらの方々に加え、随行者も参加することから、大規模なものになると総勢50名を超えることもあり、また委員会は全国各地で行われるため、会場の確保が容易でないことも事実です。

学識経験者、海事専門家	大学名誉教授・教授、日本船長協会、水先区水先人会
地元関係者	地区海務協議会、フェリー会社、タグ協会、漁業協同組合
関係官庁	海運局、管区海上保安本部、海上保安部、地方公共団体
事務局	海難防止団体、コンサルティング会社、委託者、契約工事業者

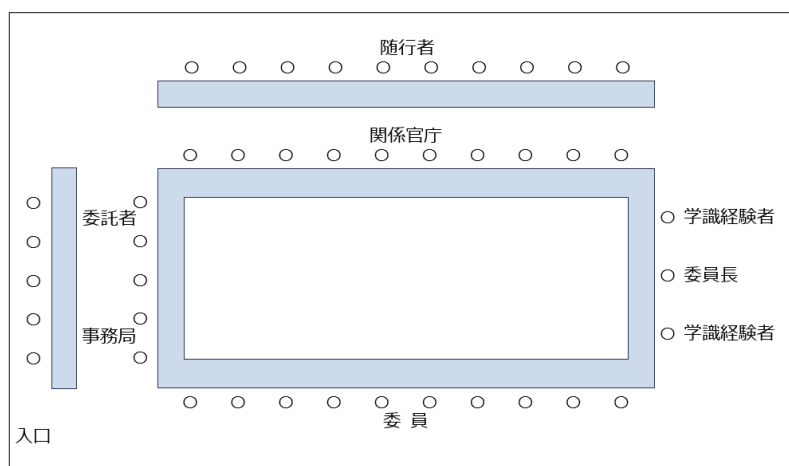
委員会に参画するメンバー（あくまで一例です）

これだけの人員を収容できる場所として、都市部では会議専用の貸スペースがありますが、このような施設がない場合はホテルの宴会場を使うことが多いです。前のページの写真はその一例で、華美な会場で委員会が開かれていますが、求められているのは大人数が収容でき、会議が開催できるスペースであり、華美は必要ではありません。

委託者が地方公共団体である場合、自己が所有する公共施設を利用することもあります。この場合、会場借料は無料となりますが、我々も参加してテーブルやパイプ椅子の配置と後片付けをする必要があり、手作り感満載の委員会ではありますが、事務局としては委員会の運営以外に労力を割かれることとなり、少々悩ましいことではあります。

そしてコロナ禍後に必須となってきたのがインターネット環境です。リモートで参加したいとする参加者も増えてきました。前ページの写真、右側のスクリーンにはWeb参加者の状況が映し出されています。

次の図は委員会の配席の一例で、写真と同様の配置にしています。通常、関係官庁からは多数の随行者が参加します。



委員会配席例

委員会で最も重要なことは、公正中立性に根差した正確な評価です。委託者の要望に沿って仕事を進めることは勿論なのですが、そのために安全を阻害するような資料作りや委員会運営を行うことは決してあってはならないことです。当協会を含む全国の実防団体は公益社団法人です。我々の組織は航行安全に関する長年の知見と公益性・公正中立性を併せ持つ法人として、航行安全対策を策定しております。このため、稀ではありますが、委員会の結果が委託者にとって満足できないものとなることもままあります。

我が国には当協会（日本海難防止協会）の他に6つの海難防止団体（地方海難防止団体）があり、それぞれ定款によって事業エリアが定められています。北海道と東北太平洋岸は事業エリアとして定めている海難防止団体がないことから当協会が担務しております。また、以下の業務については専ら当協会がこれを行っているところです。

- 国の政策、法律の改正等を伴う国家プロジェクト的な事業
- リーディングケースとなる事業
- 中央官庁自身が発注者となる事業
- 複数の海防団体にまたがる事業

なお、当協会の事業エリアは定款で「本邦及び海外」と定められており、ロンドン、シンガポールに海外事務所を置き、現在ミクロネシアやジブチでも活動を行っております。地方海難防止団体に業務を依頼するにあたり、当該団体の業務都合、あるいは特段の事情により業務を委託することが難しい場合には、当協会にも相談頂ければと思います。

皆様が海上で工事を行う場合、その海域を管轄する海上保安部署に相談に行かれるかと思いますが。もし担当する海難防止団体がよく分からないときは、まず海上保安部署でお聞きになると良いでしょう。



海難防止団体の事業エリア

さて、皆様が委員会の開催を海難防止団体に委託する際の手順や流れについて、以下順を追って説明します。

① 皆様から委員会開催の相談を受けると、委員会や作業部会の開催回数、開催場所、またケースによってはビジュアル操船シミュレーションやその他シミュレーションの必要性について見込みをお伝えします。検討内容が海上防災に及ぶ場合は、海上防災の専門機関である海上災害防止センター（一般財団法人）の参画が必要となる場合もあります。金額を含め両者が合意に至れば業務委託契約を結ぶことになります。

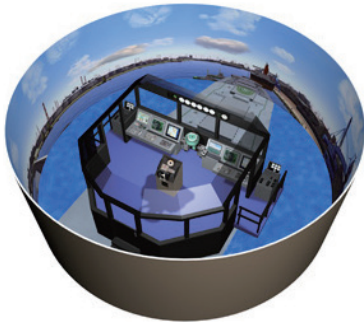
② 契約後は速やかに打ち合わせを行います。打ち合わせでは、委員会資料作成に必要な図面について相談致します。委員会資料の作成は事務局である海難防止団体が作成しますが、工事図面や設置する構造物の図面、あるいは工事工程表など、委託者（あるいは委託者が契約している工事業者）でないと作成できない図面があり、それがなければ委員会資料が作成できず、委員会を開催することもできません。事務局はこれと併行して、委員の委嘱や関係官庁への参加依頼も行います。

③ 委員会資料（案）ができ上がりましたら委託者側にも確認をお願いしています。その際、特に位置（北緯東経）データの確認は慎重にお願いします。過去に、頂いたデータが誤っていたため、委員会を追加して開催しなければならず、事業の終了が当初の予定より大幅に遅れてしまった事例もあります。

④ 委託者への確認を経て委員会資料（案）が固まりましたら、委員会でキーとなる方々に事前説明を行います。この説明には委託者も同席してもらうことがあります。それらの調整が済むと委員長（既に委員長が指名済みの場合）にも事前説明を行います。委員長は委員会の議事進行を公正中立に行う立場にあるため、説明の場に委託者が同席することを嫌われる方が大半で、このため、委員長説明は事務局のみで行うのが通例です。以上はあくまで事前説明であり、議論はこの後に開催される委員会の場で行われます。

⑤ 準備が整いましたら委員会の開催通知を発出し、委員会を開催します。委員会では事務局が資料説明を行い、質疑応答が行われます。回答は事務局が一義的に行いますが、極めて専門的な質問については委託者（あるいは委託者が契約している工事業者）にお願いすることがあります。委員会では追加の安全対策を求められることもあり、その際は委員長から事務局と委託者側に実行可能性を聞かれ、了承を得たうえで議決されます。求められた追加の安全対策が常識的あるいは合理的なものであれば、それを了承すべきですが、もしそれが技術的理由等により困難な場合にはその旨回答します。それらの審議を経て議決されたことについて、事務局側が内容を変更することはできません。

⑥ ビジュアル操船シミュレーションは、次の写真のような模擬船橋で、いろいろな風向風速や気象条件を設定し、実際に操船をしてその難易度を評価します。外周の円形スクリーンには船橋からの景色が映し出され、気象の状況や他船の動きがリアルに再現されます。通常は1日目午後と2日目午前の2日間かけて行われることが多く、地方からの参加者は一泊して参加することになります。シミュレーションには委員長、参加を希望する委員、関係官庁が参加し、その結果は取り纏められ、委員会で評価、審議されます。



ビジュアル操船シミュレーター（写真提供：MOL マリン&エンジニアリング）

⑦ 審議内容が海上防災に及ぶ場合、海上防災の部分を前出の海上災害防止センターに再委託する場合があります。また、海上防災に係る部分の重要度が高い場合には、個別に海上防災に関する審議も必要となり、航行安全と海上防災に関する委員会を別々に開催することになります。また、両方の委員会を統合して審議する委員会も開催されます。（統合委員会を「親委員会」、航行安全と海上防災に関する委員会を「子委員会」と呼ぶことがあります。）

⑧ 委員会で提示された資料、審議概要、航行安全対策等を盛り込んだ「報告書（案）」が最終回の委員会で諮られ、合意に至れば（今までの審議内容に沿って報告書が作成されていますので、通常は大きな修正意見なく合意されます。）事務局から製本された報告書が委託者に納品されます。また報告書は委員、関係官庁にも配布されます。

これらに要する期間は案件によって異なりますが、委員会を3回、ビジュアルシミュレーションを1回実施すると、およそ一年弱を要します。

委員会資料の作成に必要な図面の入手具合も期間の長短に影響する大きな要素ですし、委員長になる人は多忙な方が多く、日程の調整、あるいは委員会会場の手配も大きな要素となります。これは官庁の特殊事情ですが、年度末・年度当初は委員会に対応することができない可能性が高いです。また、お盆の時期に委員会を開催すると欠席率が高くなることから、この時期の開催を避ける傾向があります。

最後に、冒頭で述べた「委員会を開催するには合理的な理由があるのです。」について説明したいと思います。海難防止団体が開催した委員会での審議を経て完成された報告書があると、次の利点があります。

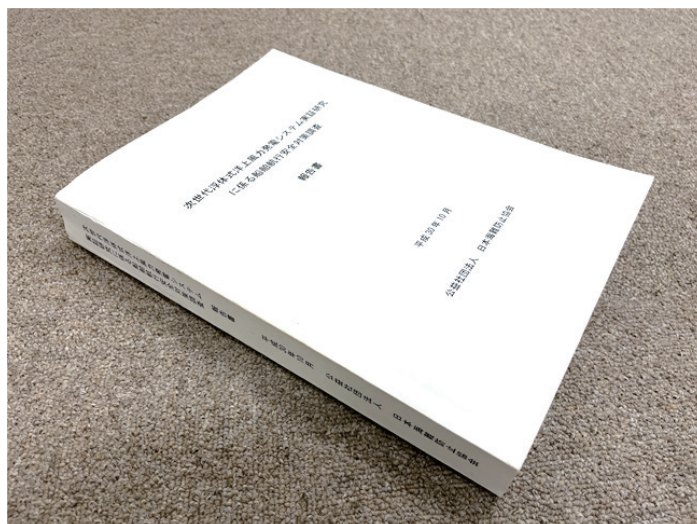
1、委員会報告書は、公益社団法人たる公正中立な機関が開催し、海事専門家や海域利用者が参画して審議を行った委員会の結論であることから、当該工事の安全性について問われた際、（報告書の内容に従って工事が行われていれば）前記理由を付して「安全性は担保されている」と説明することができる。

2、港則法に定める特定港内及び境界付近において工事や作業を行う場合は港長（通常、当該港を管轄する海上保安部長が兼務している。）、海上交通安全法に定める航路及び政令の定める海域で工事や作業を行う場合には海上保安庁長官（当該航路を管轄する管区海上保安本部長に権限が委任されている。）の許可を得なければならないが、委員会には当該海上保安部長、あるいは管区海上保安部の交通部長が関係官庁として出席していることから、許可を得るまでの審査がスムーズに進むことが期待できる。

3、委員会には当該海域の主だった利用者、関係者が出席していることから、委員会の結論は地元のコンセンサスが得られている、と考えられる。

この3点を説明し、委託者様からの理解を頂いております。

これから海上工事をする予定がある方にとりまして、本稿が少しでもお役に立てたなら幸いです。



委員会報告書例（装丁は委託者の希望により指定できます）