

北海道港湾空港建設協会

会報

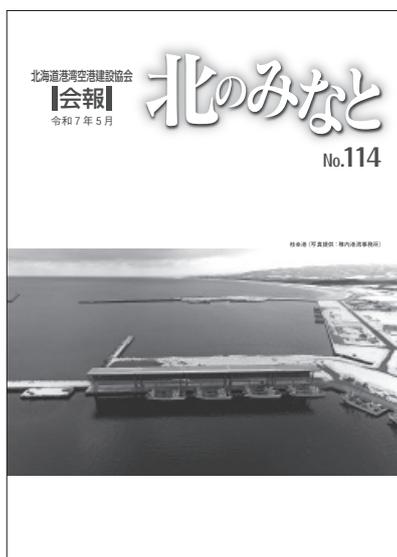
令和7年5月

北のみなと

No.114

枝幸港 (写真提供: 稚内港湾事務所)





枝幸港

枝幸港は、オホーツク海北部に位置する地方港湾です。

枝幸港の歴史は、江戸時代の貞享年間(1684~1686)松前藩が直領の鮭漁場を開いたことによって始まり、以来、明治中期には1,400隻を超える漁船が集積した一大水産基地として発展をしました。しかし、漁場開設後、平磯にわずかに覆われていた水面を港として利用していたため、海難事故が頻発したことから、第2期北海道拓殖計画により本格的な築港工事に着手しました。

以来、オホーツク海を漁場とする水産拠点や背後地域への物資の輸送拠点などとして重要な役割を担ってきました。

近年はホタテ、カニ、サケを主力とする水産拠点、及び海洋レジャー基地として利用されており、これらに対応した機能の充実化を目指した施設整備を展開しています。

また、平成29年5月には農水産物輸出促進計画が認定され、連携水揚港湾として屋根付き岸壁の整備を進めており、令和4年暫定供用開始、また、今年度からは本格的な供用が始まりました。

— 目 次 —

Report

北海道港湾空港建設協会 第40回通常総会開催	1
令和6年度 安全管理講習会	3
令和6年度 港湾空港工事報告会	6
将来の北海道を支える港湾・漁港・空港建設の 体制を考える研究会(第5回)	12
北海道港湾空港建設協会とPE会との意見交換会	14

受賞

令和6年度 北海道産業貢献賞(土木功労者) (株式会社山口工業所 代表取締役社長 山口志郎)	15
第8回 インフラメンテナンス大賞	16
大臣賞 国土交通省(東洋建設㈱)	17
優秀賞 国土交通省(東亜建設工業㈱)	18

各種記事

我が社の安全衛生管理(渡辺建設工業株式会社)	20
私の趣味(五洋建設㈱ 執行役員 札幌支店長 佐々木広輝)	22

Topics

国土交通省が十勝港を「産直港湾」に認定	25
令和6年度 独占禁止法及び企業対象暴力等に関する講習会	26

Information

事務局だより・業界だより・広報委員会だより	27
-----------------------	----

北海道港湾空港建設協会 第40回通常総会開催

令和7年4月17日（木）ホテル札幌ガーデンパレスにおいて当協会の第40回通常総会を開催致しました。

会員数75社のうち59社（うち代理人委託23社）にご出席いただき、令和6年度の事業報告・収支決算および監査報告、令和7年度の事業計画（案）・収支予算（案）について原案どおり承認されました。

なお、令和7年度事業計画として、引き続き安全管理講習会や工事報告会、北海道開発局等発注機関への要望及び意見交換に取り組んでいくことを確認しました。



総会の様子

冒頭、あいさつに立った藤田会長は、協会が昭和61年設立以来、港湾空港建設業の社会的地位の向上及び発展に向け、活動を行ってきたことをはじめ、耕地面積が日本の4分の1で日本一の水揚げ高を誇る北海道は日本の食料基地であり、四面を海に囲まれている北海道の港



藤田会長挨拶

湾漁港整備は絶対欠かすことができないこと、また、自然豊かな北海道は感染症収束後のクルーズ船旅客の受け入れやインバウンド観光の振興に対応した港湾空港の機能強化が望まれると話されました。さらに昨年6月には防衛力強化のため、特定利用空港・港湾として、道内港湾5港が指定され、安全保障上も道内港湾の重要性が位置づけられたこと、カーボンニュートラル、働き方改革、担い手不足、生産性向上など種々の取り組みを行わなければならないこと、北海道における地方港湾の特殊性についても訴え続けなければならない等、これまでの取組みと合わせてまい進する姿勢を示されました。

来賓である北海道開発局の佐々木 純港湾空港部長は、昨年、閣議決定された第9期北海道総合開発計画について触れられ、食料、観光及び脱炭素の3本柱についてすべて港湾が関わっており、食料は安全保障として重要で

あり、トラックドライバー問題もあり、港湾が輸送拠点となっていること、観光については函館、小樽のようにクルーズ船ターミナルが街中に整備され、地域振興に多大な貢献を



していること、脱炭素については洋上風力発電に係る促進地域を支える港湾整備が求められることについて説明されました。

また、発生確率が高い日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震に対応した港の強靱化が必要であることも話されました。

日本港湾空港建設協会連合会の津田修一会長は、港湾建設業界の現状について話され、能登半島地震において経験したように、災害発生時においては最初に港湾建設業の関係者が



出動するが日頃の作業船維持、担い手確保及び生産性向上等の課題解決に向けては仕事があってこそであり、そのことが結果として地域を支えることになると話されました。

また、そのためにも国会に声を届ける応援団が必要であることも話されました。

令和7年度 事業計画

1. 講習会等

- 1) 安全管理講習会の開催
港関係7団体共催による安全管理講習会の開催及びCPDS取得促進に向けたWEB配信の実施。
- 2) 港湾空港工事報告会の開催
港湾空港建設技術の開発、向上を目的とし、会

員が施工した港湾、漁港、空港工事について、施工管理、品質管理等に関する報告会の開催及びCPDS取得促進に向けたWEB配信の実施。

3) シンポジウム等への参画

港湾空港建設技術を開発、向上させ、港湾空港建設業の社会的地位の向上と健全な発展を図るとともに港湾空港整備の促進に寄与するため、関係行政機関、関係団体と連携したシンポジウム等への参画。

2. 要望及び意見交換

- 1) 北海道開発局等に対し、港湾空港関係予算及び実施に関する要望及び意見交換会の実施
 - ①港関係7団体共催による要望・意見交換会の開催
 - ②日本港湾空港建設協会連合会との共催による要望・意見交換会の開催
- 2) 北海道港湾振興団体連合会の一員として港湾整備促進及び利用振興活動の参画

3. 調査研究

港湾空港建設技術の開発、向上に関する調査研究及び資料の収集並びにその他工事の施工等に関する事項についての調査研究の実施

4. 会報の発刊

港湾空港建設業における社会的地位の向上に関する宣伝及び啓発等を目的とした会報「北のみなど」の発刊（3号予定）

5. 他事業への参加

- 1) 日本港湾空港建設協会連合会が開催する行事の参加
- 2) 防災訓練への参加
「災害発生時における港湾施設等の緊急的な応急対策業務に関する包括協定」等に基づく防災訓練の参加
- 3) 北海道開発局との協働事業への参加
令和7年度も継続される各種事業及び新規事業の積極的参加

令和6年度 安全管理講習会

日時 令和7年2月20日(木)
 場所 ホテル札幌ガーデンパレス
 主催 北海道港湾空港建設協会
 (一社)北海道建設業協会港湾・漁港部会 全国浚渫業協会北海道支部
 (一社)日本埋立浚渫協会北海道支部 (一社)全日本漁港建設協会北海道支部
 (一社)日本海上起重技術協会北海道支部 (一社)日本潜水協会北海道支部

〔港関係7団体が安全管理講習会を開催〕 安全対策、労働災害の防止と 管理監督者等に対する 安全衛生教育について

北海道港湾空港建設協会（藤田幸洋会長）と道内の港関係7団体は、令和7年2月20日（木）ホテル札幌ガーデンパレスにおいて「令和6年度 安全管理講習会」を開催しました。当日は、各団体の関連企業からリモート参加者も含めて123名（うちWeb参加者50名）が参加し、労働災害の現状と防止について知識を広めました。

講習会は、北海道港湾空港建設協会 藤田幸洋会長の開会挨拶で始まり、引き続き北海道開発局 港湾空港部 港湾建設課 中村 友哉専門官と北海道労働局 労働基



〔安全管理講習会〕

準部 安全課 那須 真人安全課長より、労働災害の現状と防止策について講演が行われました。

また、特別講演では、建設業労働災害防止協会 北海道支部 加藤 元春調査役より、管理監督者等に対する安全衛生教育について講演が行われました。

藤田会長は、開会の挨拶で、会場の参加者及びリモート参加者に対し感謝の意を表した後、建設業の課題として、生産性の向上、処遇改善など働き方改革



〔主催者挨拶 藤田会長〕

の実現に向けた取り組みを進めていくことが求められています。また、建設施工の5大管理には、品質管理、原価管理、工程管理、環境管理、安全管理があり、いずれも非常に大切な管理ですが、その中でも特に大切なのは安全管理であるとし「安全は全ての事項に優先する」と

強調されました。

最後に、労働災害の防止は現場に任せっきりにするのではなく、企業が丸となって取り組んでいかなければならない。本日の講習会を港湾建設における労働災害の防止に役立てていただき、今後より一層安全管理の推進に対するご理解とご尽力をお願いし開会の挨拶としました。

講演では、初めに北海道開発局 中村専門官より「港湾・空港・漁港工事の安全対策について」と題し、港湾・空港・漁港工事の労働災害について講演が行われました。



〔中村専門官〕

初めに、令和6年度重点対策について触れられ、近年、港湾工事で死亡災害の発生が続いていることから、事故撲滅に向けて港湾局が主導となり「施工計画書の安全面からの点検強化」と「安全協議会等での働きかけ及び安全パトロールにおける確認」に取り組んでいることを報告し、はさまれ・巻き込まれ事故を含む重点8項目について実施している防止対策と、令和6年度より新たに加わった「玉掛け作業の3・3・3運動」について説明がありました。

全国の港湾・空港工事における死傷災害の発生状況は、平成26年3月に沖ノ鳥島で発生した7名の死亡災害を契機に事故撲滅に向け精進的に力を注いできましたが、令和2年度に再び死亡災害が発生してからは毎年のように発生し残念な結果が続いていると説明されました。その後、近年発生した死亡災害3件について説明がありました。

令和6年度の北海道開発局港湾・空港・漁港の事故発生状況は、対前年度比2.38倍の19件で死亡災害も1件発生し、令和2年度以来の多さに大きな衝撃を受けたということでした。発生した19件の事故のうち9件の事例とその他5件の事例を紹介し、最後に、開発局も引き続き事故撲滅に取り組んでいくので、受注者も事故撲滅に向けて、ご尽力とご協力をお願いし結びとしました。

続いて、北海道労働局 那須安全課長より「建設業における労働災害防止について」と題し、労働災害の防止

について講演が行われました。

北海道労働局では第14次労働災害防止計画において、令和9年の目標値を死亡災害45名以下、死傷災害7,120



〔那須安全課長〕

名以下と設定し、目標を達成するため、労働災害の多い職種の分析結果をもとに事故防止対策を推進しています。建設業ではアウトプット指標を87%とし令和9年度の死亡災害を18名以下となるよう取り組みを進めていますと説明がありました。

また、60歳以上の高齢労働者の死傷災害が増加していることから、高齢労働者の健康や体力を把握し個人に適した作業配置と心身両面にわたる健康保持増進措置をお願いし、高齢労働者の労働災害防止にはエイジフレンドリー補助金を活用してほしいと説明しました。

令和6年度の建設業の死亡災害は17名、死傷災害は789名で、令和5年と比べると死亡災害は11名の増、死傷災害は36名の減となっています。依然として墜落・転落事故が多いので今後も撲滅に向け重点的に取り組むようお願いをされました。また、港湾工事では、吊り荷に手を挟まれる事故が増えているので吊り荷に手をかけない、吊り荷の側に立たないように注意を促しました。

続いて、法改正3件について説明し、最後に、今年に入ってから14名の死亡災害が発生しているため1月31日に死亡災害防止に向けた緊急要請を行ったので、皆様の現場においても再度死亡災害防止に向けた総点検の実施をお願いし結びとしました。

特別講演では、建設業労働災害防止協会の加藤調査役より「管理監督者等に対する安全衛生教育」と題し講演が行われました。



〔加藤調査役〕

初めに、建設業の現状について触れられ、就労者数は55歳以上が増え29歳以下が横ばいという状況で高齢化は進んでいますが、他分野からの入職が増え離職が減少しているという面では、働き手の確保が少し良い状況になってきていると説明されました。

労働時間も月165時間、土日休んでも1日当り約7時間と減少しており、今後も働き方改革が進んでいけば削減が期待できます。また、賃金も上昇しており、今後も労務単価が上昇していけば増額が期待できると説明したあと、建設業に入職したくない理由であった「休みがない」「給料が安い」「危険な仕事」のうち、休日と給料は前記のように改善されているので、これからは安全確保に取り組み改善をしていかなければいけないと説明されました。

続いて北海道の労働災害について触れられ、令和6年度の建設業の死亡災害は17件で製造業の約2.4倍という残念な結果になっています。死亡災害は、会社の規模が29名以下の小規模な事業者で多く発生しているので、元請けが事業規模の小さな会社を指導してレベルアップを図り、また小さい会社は自己研鑽に取り組み安全文化を底上げしていかなければ建設業の未来はないと説明されました。

続いて昇降設備、玉掛作業、現場管理に係る留意点について触れられ、最後に、3月から建設業年度末労働災害防止強調月間が始まるので、支部のURLよりポスターを見てほしいとお願いし結びとしました。

令和6年度 港湾空港工事報告会

月 日 令和7年2月20日(木)
会 場 ホテル札幌ガーデンパレス
主 催 北海道港湾空港建設協会

令和7年2月20日(木) ホテル札幌ガーデンパレスにおいて、153名の参加(うち、WEB参加54名)による当協会主催の「令和6年度 港湾空港工事報告会」を開催しました。

報告された工事は、令和5年度に堀松建設工業株式会社、株式会社工藤組及び株式会社濱谷建設が施工した3件で、工事を担当した技術者が工事内容、現場における課題及びその対応、地域貢献などを紹介しました。3件のうち、1件については北海道開発局におけるi-Con奨励賞を受賞した工事であり、参加者は各工事の(工程・品質・安全管理、創意工夫、ICTなど)について活発な質疑を行い、技術の研鑽を深めました。

また、しげもとまもる日本港湾空港建設協会連合会顧問と坂技術委員長との特別対談が行われました。



港湾空港工事報告会

主催者挨拶

開催にあたり、主催者を代表して北海道港湾空港建設協会 藤田会長から当協会は昭和61年設立以来、港湾空港建設技術を開発、向上させることを主目的として事業を行っており、事業の発展を図るためには、各会員の真摯で、たゆまぬ努力による技術力の開発、向上が不可欠であること、その中で、令和5年度に完成した工事から、難易度の高い工事、評価点の高い工事を選定したこと、働き方改革の重要な取組の一つであるi-Constructionの普及促進に向け、建設現場における生産性向上の優れた取組を表彰する「北海道開発局i-Con奨励賞」受賞工事から1件の工事を選定したことの説明がありました。

また、発表者には日頃の研鑽の成果を十分、発揮してほしいと挨拶されました。

次に、今年度、初めての試みとして、特別対談「しげもとまもる日港連顧問に聞く働き方改革時代の港湾事業のあり方」と題して、日本港湾空港建設協会連合会顧問であり、今夏予定されている参議院議員通常選挙の自民党公認候補予定者として精力的に全国各地へ足を



主催者挨拶 藤田会長

運んでいるしげもとまもる様にお忙しい日程の中、Webによる当協会技術委員会坂委員長との対談をお願いしていますとの紹介がありました。

来賓挨拶

主催者挨拶の後、来賓としてお越しいただいた北海道開発局港湾空港部 星港湾建設課長から来賓挨拶をいただきました。

星課長からは①会員企業に対して、自然相手の厳しい条件下における事業実施に対するお礼、②本日の発表内容について参加者が共有することによる技術力向上の参考として欲しい、③北海道開発局としても改善する事項があれば改善したいとの挨拶がありました。

また、予算につきましては他事業に比べ、わずかであるが増加率が高い旨の説明がありました。



来賓挨拶
星港湾建設課長

工事報告

工事報告は、堀松建設工業(株)、(株)工藤組及び(株)濱谷建

設の工事担当者が工事概要・工程管理・安全管理、課題に対する対応及び創意工夫の取組等について報告されました。なお、堀松建設工業(株)は北海道開発局i-Con奨励賞を受賞したことからICT関係の取組を中心に報告されました。

○登別漁港泊地浚渫その他工事



堀松建設工業株式会社
工事長
鈴田 貴之氏

- ・受注者 堀松建設工業株式会社
- ・工期 令和5年6月7日～令和6年2月2日
- ・発注者 室蘭開発建設部
- ・工事内容
 1. -3m泊地(補修)
 - ① 浚渫面積 $A=6,567\text{m}^2$ (バックホウ浚渫)
 - ② 浚渫土量 $V=4,257\text{m}^3$
 2. 西護岸(補修)
 - ① 土工 1式
 3. 道路(改良)
 - ① $L=138.2\text{m}$ 土工、排水工、舗装工、道路照明工
- ・報告概要

ICT施工された-3m泊地について、工事内容、ICT活用内容及び効果について、分かりやすく説明されました。

特長として、①マルチビーム測量による水深、浚渫土量及び余堀土量の把握、②漁業活動に支障が生じないよう浚渫区域を7分割し、時計まわりに浚渫作業を実施、③ICT活用によるヒ素を含んだ浚渫土砂の余堀土量、約10%の削減及び堀残しゼロ等の説明がありました。

なお、ICT施工(浚渫)による省力化の効果として①浚渫区域の事前測量(PCモニターによる浚渫区域設定)、②水深チェック(PCモニターによる浚渫履歴の確認)、③堀残しゼロにより作業日数7.5日、作業人数21名削減できたと報告されました。

○瀬棚港外2港東外防波堤その他建設工事



株式会社 工藤組
工事部次長
齊藤 剛氏

- ・受注者 株式会社 工藤組
- ・工期 令和5年5月24日～令和6年3月27日
- ・発注者 函館開発建設部
- ・工事内容
 1. 瀬棚港 防波堤(東外)
 - ① 基礎工： $L=6.5\text{m}$
 - ② 本体工： $L=13\text{m}$ (セルラーブロック据付・打設)
セルラーブロック製作(Aタイプ5函、Bタイプ5函)
 2. 江差港
 - ① 岸壁(-5m)(北)(改良)主部：基礎工、本体工(型枠ブロック)、上部工 $L=20\text{m}$ ほか
 - ② 岸壁(-5m)(北)(改良)船尾部：構造物撤去工、付属工、舗装工 各1式
 - ③ 岸壁(-5.5m)(北)A部：構造物撤去工、舗装工 各1式
 3. 久遠漁港
 - ① -4m岸壁(補修)：舗装工 $L=60\text{m}$ 、構造物撤去工、付属工 各1式
- ・報告概要

工事内容については、はじめに①施工箇所が3カ所(最大地点間距離90km)に点在、②瀬棚港東外防波堤(セルラーブロック)については、海上作業は8月25日までに完了、また、漁業活動への影響を考慮し、ボンデン設置は最小限とすること、③江差港岸壁施工については9月末までにフェリーシフト用仮岸壁を完了し、10月以降、本工事開始、また、型枠ブロックの採用等、種々の条件下での施工であったとの説明がありました。

この中でセルラーブロック製作日数を最小限とすべく、セルラーブロック製作時の工夫(ノロ漏れ防止対策、打設順序、締固め等)、海上打設を行うセルラーブロック中詰コンクリート打設方法の工夫(ポンプ車によるホッパー積み込み、ホッパー規格、台数の検討)について説

明されました。

次に江差港における型枠ブロックについては①プレキャスト部材を使用することによる現場作業削減、②現場打ちコンクリート型枠（10m×3m）に比べ小型となる型枠ブロック（5m×1m）採用により耐波性が向上し、大型クレーンが不要となる一方、製作日数を要すること、製作後は寸法変更できない等のデメリットも報告されました。

その他、生産性向上の取組み（ICT機器の活用ほか）、安全対策及び環境対策についても報告されました。

〇釧路港土砂処分場護岸C部工事



株式会社 濱谷建設
工事部担当次長
清水 大輔 氏

- ・受注者 株式会社 濱谷建設
- ・工期 令和5年6月20日～令和6年3月28日
- ・発注者 釧路開発建設部
- ・工事内容

〇南護岸C部

海上地盤改良工

グラブ浚渫 384m³

基礎工

捨石投入 3,018m³

モンケン捨石均し 1,057m³

捨石荒均し（±30cm）421m³

捨石荒均し（±50cm）182m³

本体工

ケーソン据付 3 函（20m×12.3m×7.5m）

中詰材投入 3,626m³

中詰材均し 590m³

蓋ブロック製作・据付 36個

蓋目地コンクリート 169m³

水中コンクリート（間詰）80m³

被覆・根固工

根固方塊製作 20個（4m×2.5m×1.2m）

根固方塊据付 34個（4m×2.5m×1.2m）

被覆ブロック製作 85個（3t型）

被覆ブロック据付 175個（3t型）

構造物撤去工

被覆ブロック撤去 90個（3t型）

根固方塊撤去 14個（4m×2.5m×1.2m）

・報告概要

当該工事施工箇所は、①波浪の影響が強く、発注者想定供用係数「ランク3」に対し、前年度実績「ランク5」の厳しい海象条件、②釧路港特有の水中視界の悪さ、③霧による視界不良等から施工可能日が制限される中で安全性及び施工精度の確保が求められたとの説明がありました。

また、施工箇所と資材積出岸壁では7件の工事が輻輳し、限られた海域と岸壁での作業船スケジュール、配置管理が必要となり、特に後発工事は本工事の影響を大きく受けることから綿密な施工計画の立案と調整が不可欠であったとの説明がありました。

以上を踏まえ、厳しい海象条件に対する種々の取り組みが報告されました。

- (1) 自動追尾管理システムによるモンケン捨石均し
 - ①標準積算では30日要する均し作業を22日で終了。（8日短縮）
 - ②水中視界が悪い中での潜水作業の大幅削減。（潜水作業のリスク回避）
 - ③オペレータ熟練度によらず、たたき残しが少ない施工。（生産性向上）
 - ④均し精度規格値±5cmがAV+1cmで施工。（出来形管理向上）
- (2) GNSS測位活用による施工の見える化（作業船位置管理システム）
 - ①床掘・捨石投入において、クレーンオペレータが堀跡、投入履歴を確認しながら施工。（生産性向上）
 - ②施工履歴、移動距離及び船体姿勢の把握が可能となり、転船作業が効率化。
 - ③前日までの施工完了範囲の記録から当日の作業船位置決めを効率的に実施。
 - ④投錨位置と目標位置の見える化により隣接作業船とのアンカー交錯防止、霧等の視界不良時における投錨ミス防止、位置決め迅速化。

(3) 「ケーソン据付誘導値」及び「注水ケーソン姿勢」の見える化

- ① 2台の自動追尾無線型トータルステーションを用いて、据付合図者がリアルタイムでタブレット端末により据付位置までの誘導値を把握し、着底までの微調整を的確に指示したことから据付精度が向上。(法線の出入り36mm)
- ② 据付ケーソンに「無線型二軸傾斜計」を設置し、ケーソン傾斜を把握することにより、注水量を調整しケーソンの水平姿勢確保。
- ③ 上記取組みにより3名/函×3函=9名削減

(4) 一般船舶の動向を監視する港湾情報システムの活用

- ① 釧路港に入出港する一般船舶の動静情報をリアルタイムに入手するとともに、各船舶代理店から入出港時間等の情報を入手し、最新情報を随時更新。
- ② 上記情報より航跡波による吊荷動揺リスクの回避、作業船運航判断の迅速化、ケーソン浮上、えい航作業の的確な判断が可能となった。
- ③ 2011年以降のナウファス情報をもとに工種毎の月別稼働率を算出し、本稼働率を計画工程に反映することにより計画工程精度を高めた。

また、隣接する他工事との輻輳に対して、①各工事工程を事前照査し、施工開始位置の調整、作業スペース重複の回避、②作業船入出港タイミングを時間単位で調整、③後発工事との輻輳に対し、作業優先順位を日単位で調整し、作業空白時間を最小限に抑制した。

さらに、①関係者の合意形成を目的に3次元モデルとARアプリの活用、②現場職員の負担軽減を目的とした工事データのクラウド共有化、本社支援体制の構築、③生産性向上を目的とした自社開発アプリ(水中丁張りレベル測量、ケーソン浮上時間算出)の導入、④被覆ブロックに2次製品の採用について報告されました。

特別対談

工事報告終了後、今夏予定されている参議院議員通常選挙の自民党公認候補予定者の日本港湾空港建設協会連合会 しげもと まもる顧問と坂技術委員長との特別対談が行われました。



坂技術委員長としげもと顧問はじめに、しげもと顧問の生い立ち、北海道との関わり、政治家を志望する理由を聞いた後、働き方改革、人材確保、災害対応、洋上風力、エネルギー等、港湾を取り巻く多岐のテーマについて対談を行いました。

対談の中で、しげもと顧問は①人材確保については資格要件の緩和による日本人の活用、②災害対応については半島振興法に係る補助率見直しによる防災力向上、③将来の水素社会に向けた受入れ・製造関連拠点としての臨海部整備等の見解を述べられました。

また、北海道における建設業に関し、事業量の見通し(先に見える事業)が求められていること、積雪寒冷地での施工であること、報われる業界にしたいことの認識を述べられました。

その後、3A(安全、安心、安泰)を目指したい旨の話があり、対談を終了しました。

講評

最後に技術委員会、梅沢信敏副委員長より各工事報告について以下の講評が行われました。

技術委員会副委員長を仰せつかっております梅沢です。

ご来賓の北海道開発局 星港湾建設課長様、齋藤空港・防災課長様、並びに本日の工事報告会に会場、また、WEB聴講にてご参加くださいました皆様、誠にありがとうございます。講評の前に、大変ご多用の中、特別対談を快くお引き受けくださいました日港連顧問のしげもとまもる様に厚くお礼申し上げます。

私からはひと言、北海道の港湾・漁港・空港建設に携わる関係者の総意で、しげもとまもる顧問を国政に送り出したい、その一点です。今夏の参院選に向けまして皆

様方の絶大なるお力添えを賜りますよう心からお願い申し上げます。

では、ここから本日のご報告に対しまして、若干、感想を申し述べまして、講評に代えさせていただきたいと思っております。まずは、ご報告いただきました3名の皆様、今年度もそれぞれの受注工事を担当されておられる中、本発表資料の取りまとめ、並びにプレゼンテーションの準備、そして本日の発表と大変ご多忙の中、誠にありがとうございました。

報告議題の一番目は、鈴田様のご報告によります堀松建設工業株式会社施工の「登別漁港泊地浚渫その他工事」でした。

本工事での特筆すべき点は、漁船が多層係留、航行する漁港内において、漁業活動に極力支障を来さないようにICTを活用した施工システムを導入したことが挙げられます。具体的には、漁業者との打合せ、調整の結果、浚渫エリアを7つに分け、漁船の係留場所を適時移動しながらの浚渫作業となることから、できる限り掘残しによる再浚渫作業を回避する必要性がありました。このため、予定の泊地浚渫エリアをマルチビームにより事前測量を行い、その点群データとバックホウ浚渫船のバケット先端の位置情報をGNSS測位によるリアルタイムデータ及び潮位補正による水深データとを組み合わせ可視化することによって、高精度な掘削深管理を行うことが可能となり、再浚渫作業なく、竣工することができたことは高く評価できます。また、その結果、従来工法と比べて作業日数、作業人員とも大幅な削減に繋げることができ、まさに、i-con奨励賞に相応しい工事でした。

さて、今回用いられたGNSS測量ですが、国土地理院では、本年（令和7年）4月1日より電子基準点、三角点、水準点等の標高成果を、衛星測位を基盤とする最新の値「測地成果2024」に改定することが公表されており、これまでの地殻変動で累積した標高成果のズレ等を解消するとともに、衛星測位と陸海シームレスな新たなジオイド・モデル「ジオイド2024 日本とその周辺」を使用することによって、迅速な標高成果の提供がなされ、各種測量や公共工事等の効率化・生産性向上に繋がるものと期待されます。当技術委員会におきましても関連情報の収集と水平展開を図って参る所存です。貴重なご報

告、誠にありがとうございました。

報告議題の二番目は、齊藤様のご報告によります株式会社工藤組施工の「瀬棚港外2港東防波堤その他建設工事」でした。本工事は、瀬棚港、久遠漁港及び江差港の3港で工事を行うものですが、3港の最大距離は90kmと離れており、また、サケ定置網漁の時期を回避することが求められるなど、施工可能時期や作業員の配置などで制約を受ける中、各現場において様々な施工上の工夫を行うことによって、良質な品質を確保しつつ、しっかりと工期内に全体の工事を竣工させたことにまずもって敬意を表する次第です。

瀬棚港東外防波堤の建設工事につきましては、皆様もご存じの方が多いとは思いますが、このセルラーブロックを用いた工法は、約10年前に、北海道開発局が中心となって新規に開発されたもので、「連結セルラーブロック工法」と命名されております。

この工法の特長は、施工規模が小さい場合のコスト削減と予算規模に応じた柔軟な段階整備を可能にできることにあり、プレキャスト型枠の一種であるセルラーブロックを堤体の上下方向と延長方向に連結し、一体化することによって波浪等の外力に抵抗できる構造となっています。セルラーブロックの重量は道内各港にほぼ在場している200トン吊クラスの起重機船で吊れるように考えブロック寸法が規定されています。この連結方法は廣井勇博士が設計された小樽港北防波堤の斜塊積みブロック工法の知見を取り入れたものです。

連結セルラーブロック工法の生命線は、セルラーブロック単体の出来形精度と壁厚30cmのコンクリートをそれぞれ高い精度で高品質に仕上げることにあります。精度が悪いと当然のことながら、縦、横に連結した時に隙間が生じ、中詰めコンクリートの漏洩やブロック本体のひび割れ等が生じやすくなります。

本工事では、細心の配慮の下、ブロック最下段に固着防止とノロ漏れ防止を兼ねたコンパネ板と隙間テープを設置し、コンクリート打設では、3種類のバイブレーターを駆使することによって、ノロ漏れなし、ジャンカ無しの高品質、高精度のセルラーブロックの製作を成し遂げました。

また、セルラーブロックの現地への据付と中詰めコン

クリートの打設に当たっては、生コンの積込みをポンプ車で行い、海上運搬時に攪拌開始時間を明示しておくとともに必要時にオーガーによる攪拌を行うことで、所要の品質を確保しつつ、トータルの打設所要時間を軽減させ、コスト縮減にも寄与するなど、現場対応力の成果の一つと評価できると思います。

江差港の工事でも、鮭定置網漁の終了後の10月から施工を行うという厳しい自然条件下で、生産性の向上や安全管理、環境対策等に随所に工夫が凝らされており、特に基礎工に使用の中割石の堆積ヤードの数量計測に、若手職員が一人でスマホの動画撮影で堆積数量を計測できる市販のソフト「Smart Construction Quick 3D」を用いて土量計算を行えたということに、少しビックリと言いますか感動いたしました。

確かに、数年前から国交省において「3次元計測技術を用いた出来形管理要領（案）」にモバイル端末を用いた3次元計測技術の活用が明記されておりますが、港湾工事での活用はまだ例が少ないと思いますので、この若手職員の熱意と会社の前向きな姿勢にも敬意を表したいと思います。貴重なご報告、誠にありがとうございました。

報告議題の三番目は、清水様のご報告により株式会社濱谷建設の施工による「釧路港土砂処分場護岸C部工事」でした。

主な工事内容は、南防波堤背後の仮置きマウンドに設置してあるケーソン3函を土砂処分場護岸の所定の位置まで、えい航して据付けるものですが、大型船が行き交う航路を横断すること、ケーソン据付時の静穏度の確保が難しいこと、捨石均し等に係る海中の濁りも顕著であること等、極めて厳しい施工条件に加えて、隣接する関連工事が7件と輻輳する中での各工種のスケジュール調整が不可欠な工事でありました。

そのような中で、特筆すべきことは、施工性、安全性を向上させ、工期短縮にも資する取り組みについて、できるものは積極的にチャレンジするという各担当者の高い意識とチームワークが総合力、或いは高い技術力として発揮されているという点が挙げられると思います。

一部ではありますが、その具体例として、工期短縮に有効な基礎捨石のモンケン均しに叩き残しによる潜水作

業を大幅に削減するための自動追尾管理システムを導入したこと、GNSS測位を活用した作業船位置管理システムの導入により、施工履歴を確認しながらの転船・配置作業を可能にし、隣接工事との作業船アンカー交錯防止にも大きく寄与したこと、据付ケーソンに「無線型二軸傾斜計」を取り付け、各桝の注水量を調整して水平状態を保持したままで沈設を可能にし、2台の自動追尾無線式トータルステーションとの位置決めと合わせて据付け精度の極めて高い着底作業を行ったこと等が挙げられます。また、船舶動向システムの活用も施工効率と安全性の向上の観点から極めて有用なものであると思われました。

更に個人的には、自社開発とのことでしたが、「水中丁張りレベル測量アプリ」と「ケーソン浮上時間の算出アプリ」は、手書き計算による丁張り誘導値のミスをゼロにしたい、また、ケーソン浮上時間や仮置きマウンド上1mとなるタイミングを作業中に予測管理したいという、どちらもあれば現場作業にとって有難い簡易ソフトで、両方とも過去の類似工程の積み重ねの上に生み出されたものと思ひ、私も大変感心した次第です。貴重なご報告、誠にありがとうございました。

最後に、あらためまして、特別対談をお引き受けくださいましたしげもとまもる様、並びに、工事報告をいただいた鈴田様、齊藤様、清水様、そして、ご来場、またWEB聴講によりご参加くださいました全ての皆様に厚く感謝申し上げます。講評に代えさせていただきます。本日はどうもありがとうございました。



講評 梅沢技術副委員長

将来の北海道を支える 港湾・漁港・空港建設業の 体制を考える研究会（第5回）

令和7年4月24日（木）札幌ガーデンパレスにおいて、北海道開発局港湾空港部、農業水産部及び港関係7団体により構成された「将来の北海道を支える港湾・漁港・空港建設業の体制を考える研究会（第5回）」が開催されました。

本研究会は北海道の港湾・漁港・空港建設事業に携わる各団体と北海道開発局が官民の垣根を越えて、働き方改革、担い手の確保・育成、生産性の向上のほか、各整備事業の体制強化に資する対策について意見交換を行うことを目的として令和3年度設立されました。

以下に第5回研究会の概要を報告します。

なお、今後も定期的な開催が予定されています。

第5回研究会の概要

第5回研究会では事務局から①令和6年度研究成果報告、②令和7年度の研究事項（案）提案の後、意見交換が行われました。

概要は以下のとおりです。

1. 令和6年度 研究成果

(1) 離島・遠隔地工事に伴う作業員確保

①離島においては港湾工事の労働者確保が困難な状況であり、標準積算における共通仮設費及び現場管理費と実態の乖離が大きい。

②奥尻島においてはブロック製作工事を除き、すべての工種において、100%島外から労働者を確保。また、利尻島、礼文島においてもすべての工種において、島外から労働者を確保。

③このため、令和7年度から見積活用方式により費用計上。

(2) 外国人労働者の港湾工事への参入（実態把握）

①港湾工事における外国人労働者は令和元年6

社8名、令和3年9社15名、令和5年9社15名と増加。

②言語の問題から立ち入り禁止箇所への侵入あり。また、経験不足、理解不足から危険な行為も発生。

③このため、母国語による新規入場者教育資料作成、視覚で理解しやすい資料作成等実施。

(3) 担い手育成・確保の取組み

①求人方法は自社HP、学校訪問、求人イベント参加、WEB公告、インターンシップ受入れ等。船員については「海のハローワーク」登録、小樽海技学校へ求人活動実施。

②官民それぞれが求人活動に取り組んでいるが、業界全体の仕事が理解しにくいとの指摘あり。

③離職者も一定数おり、離職理由を把握した上で対策を講じる必要があるとの指摘を踏まえ、実態調査を行ったところ、退職理由として、就労5年未満では他業者への転職、家庭の事情が多く、10年以上では家庭の事情が多い結果であった。

- ④担い手確保に向け、合同インターンシップ等、官民協働の取組みが必要。
- (4) 異形ブロック型枠搬入個数調査 中間報告
- ①標準積算において、型枠搬入数量はブロック製作個数の10%。一方、実態は工期短縮及び作業員稼働効率向上のため、10%以上の型枠搬入。
- ②10%以上の型枠を搬入する場合、追加料金が発生することから実態調査実施。
- ③実態調査の結果、10%以上の型枠を搬入した工事は約2割。特に製作個数が50個未満の工事について10%以上の型枠を搬入している傾向あり。
- ④次年度以降、製作個数とブロック重量に着目して調査継続。
- (5) 小規模施工に係る標準積算と実態の乖離（施工機械）
- ①施工量が日当たり施工能力（Qd）に満たない場合、施工機械の調達費用だけで標準積算額を超過する工事があり、不調不落の発生、適正な利潤が確保できない懸念あり。
- ②土木工事積算基準では作業量が1日あたり作業能力の半分に満たない場合は施工機械0.5日分、半分以上1日未満の場合は1.0日計上。
- ③実態は自走式建設機械（ラフテレーンクレーン、ダンプトラック等）を除き、最低1日分請求されている状況。
- ④各調査会、クレーンリース会社に確認した結果、最低日数の保証はなく、民間同士の取引のため、ケースバイケースとのこと。
- ⑤上記を踏まえ、見積にて対応する。
- (6) プレキャストの活用による生産性向上
- ①老朽化した防波堤上部工の打ち替えにあたり、施工基面がH.W.L以下となるため、潮待ちによる作業制約の低減等を目的として、場所打ちコンクリートからプレキャスト工法に変更。
- ②今後は基本設計段階から活用効果が見込まれる施設において、VFMを用いて比較実施予定。
- (7) 気候変動対応策（情報提供）
- ①従来、設計供用期間中における作用・耐力（波



第5回研究会の様子

- 力等）は一定としていたが、天文潮位、沖波波高及び潮位偏差の3つについて、設計供用期間中における時間変化を考慮して安全性を確保。
- ②具体策として事前適応策（設計供用期間の初期において、設計供用期間中の作用変化を考慮した対応を実施。）及び段階的適応策（初期は設計供用期間途中X年後の作用変化を考慮した対応を行い、X年後に改めて、設計供用期間末の安全性を確保できる対応を実施。）

2. 令和7年度 研究事項（案）

- (1) 遠隔地工事に伴う作業員確保等の実態把握等
- (2) 担い手の育成・確保の取組み
- (3) 異形ブロック型枠搬入個数の検討
- (4) プレキャストの活用による生産性向上
- (5) その他

出席委員から母数不足により検討中である浚渫船運転時間の変更（8hr/10hrから6hr/8hr）について、6時間運転は実態と乖離しており、本研究会のテーマに取り上げて欲しいとの発言がありました。

北海道港湾空港建設協会とPE会との意見交換会

令和7年1月8日（水）ホテルポールスター札幌において、北海道港湾空港建設協会とPE会（北海道ポートエンジニアリング協会）との意見交換会を開催致しました。

PE会は主に北海道内において、港湾・漁港・空港に係る構造設計、計画、各種調査等を実施しているコンサルタントの団体です。

本意見交換会は北海道の港湾・漁港建設事業に携わる当協会とコンサルタントが一堂に会し、働き方改革をはじめとする喫緊の課題解決に向け、①施工上、課題が生じる構造等について、構造設計を担うコンサルタントとの意見交換、②令和3年度から当協会において実施している施工相談（構造設計時における施工上の課題・疑問等の相談窓口）の改善方策検討を目的として、初めて開催致しました。

なお、発注者の立場として北海道開発局 港湾空港部 港湾建設課及び農業水産部水産課の担当官の方々にも出席いただきました。

以下に本意見交換会の概要を報告します。

○意見交換会の概要

意見交換会では当協会から①会員企業アンケートをもとに施工上課題が生じている施工例（8件）の紹介、②過去の施工相談（15件）の概要説明の後、意見交換を行いました。

○意見交換

(1) 施工上、課題が生じている主な施工例及び対応案

①屋根施設において、地中梁下端が残留水位以下にも関わらず、ドライ施工が求められる。（種々の排水対策を行ってもドライ施工は困難な場合あり。水中コンクリートを採用すべき。）

②流速が早い箇所におけるハット型鋼矢板の採用（通常矢板幅400mm、一方、ハット型矢板は900mmと幅広のため、

流速が早い箇所では打設困難。）

③干満帯における現場打ちコンクリート打設（満潮時には施工困難となるため、潮待ちせざるを得ない。プレキャスト部材を採用すべき。）

④既設鋼矢板式岸壁上に屋根施設を建設する場合、屋根施設の基礎杭が岸壁控え工（タイロッド）と干渉。（事前調査における控え工位置の把握が必要。）

⑤海底形状が複雑な箇所における本体工岩着構造の採用（海底形状に応じた型枠製作が必要。転用もきかない。捨石マウンド構造を採用すべき。）

⑥消波ブロック被覆堤において、短期間に床掘、基礎捨石投入からケーソン据付、上部工打設、消波ブロック据付までの施工が求められる。（暫定断面を採用すべき。）

(2) 施工相談について

①令和3年度以降、当協会が受け付けた施工相談は15件。

②直轄工事14件、港湾管理者1件。

③今後の活動に向け、改善すべき点について意見徴収。

出席者からは屋根施設に関しては建築確認申請するにあたり、水中施工等、通常の施工と異なる申請をする場合、審査に相当の時間を要することが考えられるとの意見が述べられました。



意見交換会の様子

令和6年度 北海道産業貢献賞（土木功労者）表彰

北海道産業貢献賞は北海道が多年にわたり業界の発展や推進に努め、その功績が大きい個人または団体を表彰するものです。

令和6年度 北海道産業貢献賞（土木功労者）として、当協会会員である、株式会社 山口工業所 代表取締役社長 山口志郎氏が約15年にわたり、苫小牧建設協会及び室蘭建設業協会の役員として業界発展に貢献されたことをはじめ、建設業発展に貢献されたことより表彰され、2月6日 札幌市において、表彰式が行われました。



生年月：昭和31年2月

略歴：昭和55年4月 (株)山口工業所 入社
平成3年3月 同社 取締役
平成7年3月 同社 代表取締役専務
平成13年3月 同社 代表取締役社長

株式会社 山口工業所
代表取締役社長
山口 志郎 氏

RHH13/H0'



b/H0'

第8回 インフラメンテナンス大賞 受賞

国土交通省をはじめ、8省では日本国内における社会資本のメンテナンスに係る優れた取り組みや技術開発を表彰し、好事例として広く紹介することにより、我が国のインフラメンテナンスに関わる事業者、団体、研究者等の取り組みを促進し、メンテナンス産業の活性化を図るとともに、インフラメンテナンス産業の理念の普及を図ることを目的に「インフラメンテナンス大賞」を創設しました。

昨年、302件の応募の中から総理大臣賞、各省大臣賞、特別賞及び優秀賞が選定され、当協会会員が大臣賞及び優秀賞を受賞されましたのでご紹介します。

国土交通大臣賞(技術開発部門)

東洋建設(株)

港湾コンクリート構造物（RC）は長期的に供用することを目的として、劣化の主要因である塩害対策を施した上で、定期的な目視観察等の実施により維持管理がなされます。塩害対策の一つに表面被覆工法がありますが、既存の表面被覆工法は施工に時間を有することや、被覆材が有色であることから施工すると目視によるコンクリート基盤の変状の把握に制約がでるなどの課題があります。また港湾環境での施工は、気象・海象条件により厳しい制約を受けるため、作業にかかる時間を短縮することが求められます。

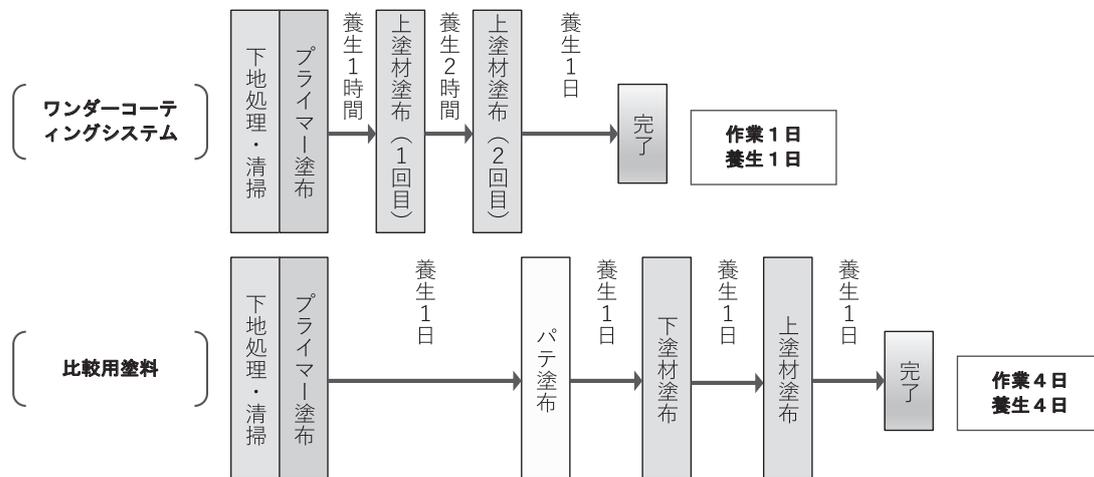
本技術は、透明なガラス質膜塗料を用いた塗装工法です。一般的な塗装と比べて同等以上の耐候性や劣化因子の浸入防止効果（遮塩性、遮気性、遮水性）を持ちながら、1日で塗装を完了できる材料に改良することで港湾環境における現状の表面被覆工法の課題を解決し、港湾コンクリート構造物の効率的な維持管理に寄与することができるようになりました。

なお本技術は東洋建設株式会社、大成ロテック株式会社および株式会社フェクトと共同開発した技術になります。我々は今後もインフラメンテナンスの高度化および効率化に貢献できるように技術開発を取り組んでまいります。



ワンダーコーティングシステム概念図

実証実験の状況写真



施工比較イメージ

国土交通省優秀賞 (メンテナンス実施現場における工夫部門)

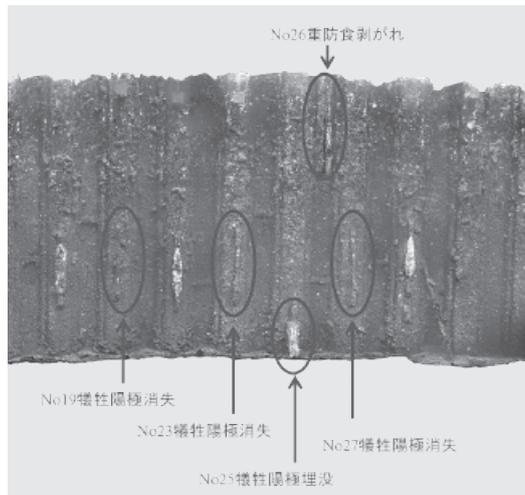
東亜建設工業(株)

岸壁の補修調査工事ににおいて、水中ドローンを用いて施工箇所・範囲の詳細映像を撮影し、補修検討の効率化を図る技術開発の取り組みにおいて、第8回インフラメンテナンス大賞（優秀賞）を受賞しました。

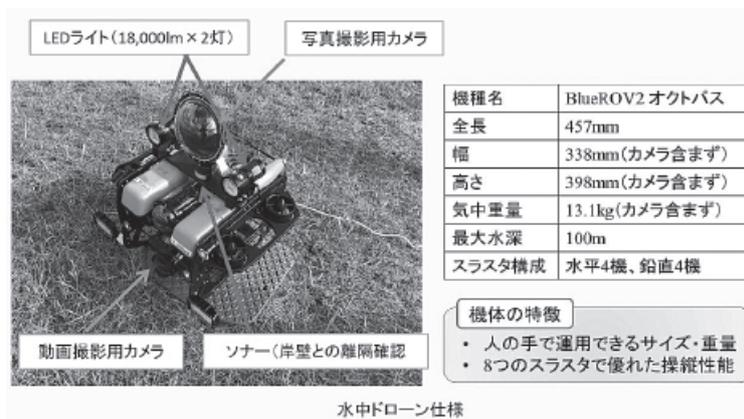
従来の潜水士による目視で実施するコンクリートのひび割れや小規模欠損、鋼材の開孔や発錆などの老朽化の初期段階の検出は、音響探査機では困難である。さらに濁りのある海域においては作業効率が悪く、コストや時間がかかり、劣化個所の局所的な写真しか撮影できないため岸壁全体の把握が困難という課題がありました。

本取り組みは、濁りのある海域でも水中ドローンで接近して撮影し、劣化個所の位置、形状、寸法を調査・撮影することで、歪みの少ない3次元モデルの生成を行いました。この3次元モデルを活用し、構造物全体を俯瞰的に評価することで、効率的かつ適正に補修方法の検討を行うことが可能となりました。

水中ドローンを活用した岸壁調査工事ににおける効率化の取り組みは、将来の港湾構造物の維持管理に大きく貢献する技術開発であると考えております。

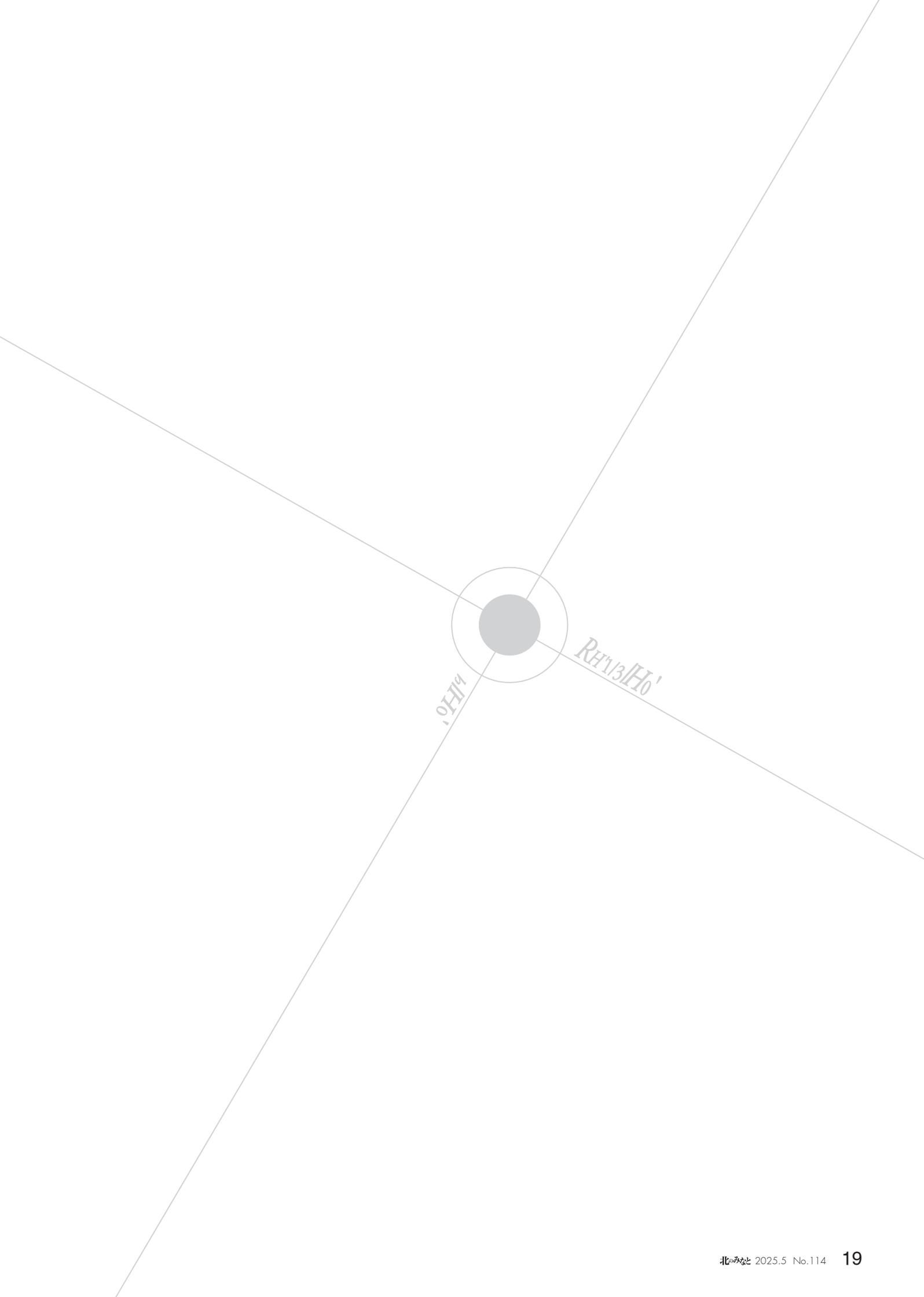


水中ドローンによる撮影状況



水中ドローン仕様

水中ドローン



我が社の安全衛生管理

渡辺建設工業株式会社



1. はじめに



当社は、昭和32年6月に創業以来、今年で68年に至っております。

現在、釧路市・札幌市に営業所を置き、道東を拠点に港湾工事をはじめ土木全般、建築工事、舗装工事にわたって幅広く事業を展開しているところです。

当社では、基本理念として「人間尊重の原点にたち、安全衛生の確保は企業存立の要件であり、かつ社会的責任であることを認識し、安全で快適な作業環境の実現に努め、全社員の協力のもとに、安全衛生の確保と安全衛生水準の向上を目指す」を掲げ、この基本理念に基づき企業活動を行っております。



2. 本社安全衛生方針



【安全衛生方針】

当社は、安全を最優先に考え年度毎に安全スローガン、安全目標を含めた「本社安全衛生方針」を策定し、安全で快適な作業環境の確立を図っております。

・令和7年度本社安全衛生方針

- 1・労働安全衛生関係法令、本社安全衛生管理基本規定等を厳守する。
- 2・リスクの先取りを確実にを行い、危険性（リスク）の少ない安全な作業所の実現。
- 3・協力会社の自主的安全衛生管理活動を促進し、当社と協力会社が一体となり災害防止を実現する。
- 4・適切な安全設備の設置、使用機械の本質安全化を図り、さらに「個人のヒューマン・エラー」を補い合える現場の実現。
- 5・全労働者の安全意識と知識の向上を図るため、安全教育を実施し安全への努力を認識させ「危険を回避できる人」を育成する。

【年間安全スローガン】

「リスクの先取り現場に生かす

みんなで築こう安全職場！」

【安全目標】

- ・死亡災害、休業災害をゼロとする。
- ・墜落・転落災害をゼロとする。
- ・交通災害をゼロとする。



3. 安全衛生管理計画



安全衛生管理体制の強化を図るため毎年、年度重点実施事項、具体的な施策、目標を定め、それぞれの有効性、目標達成度を検証し、次期計画へ反映させて安全衛生水準の向上を図っております。



4. 安全衛生管理活動



(1) 安全大会の開催

毎年5月に全役職員と、協力会社が参加のもと開催されます。



社長訓示（北方交流センターニ・ホ・ロにて）

その大会では渡部大会長の訓示、海上保安部、警察署から講師を迎え、地域特有の海難事故防止、交通災害などの講話を交えて、安全意識の高揚を図り、参加者の安全コンセンサスを推進しています。

また、本大会にて年度本社安全衛生管理計画についての説明や重点項目などを説明し各自の役割を実施することを誓います。又、前年度のパトロール結果についての講評などを行います。

(2) 店社安全パトロールの実施

毎月1回、本社安全衛生委員会メンバーによる現場パトロールを実施し現場の安全管理実施状況を点検し是正事項の確認を行っています。また全現場の安全衛生管理がばらつかないように、管理水準の統一化と向上を図るべく役立つ情報、資料等を提供しております。



店社安全パトロールの実施

(3) 特別パトロールの実施

年4回、安全週間、衛生週間、年末年始、年度末に、経営者トップ参加のもと特別パトロールを実施して安全面だけでなく、作業環境等についても現場の担当者と再確認し、現場支援を行なっております。

+ 5. 作業所安全衛生管理活動 **+**

(1) 労働安全衛生リスクアセスメントシステムの運用

作業所では、リスクアセスメント手法による安全管理の充実化を進めており、労働安全衛生リスクアセスメントシステムを活用し、月別安全衛生管理計画、工種毎、日々の作業などに特化したリスクを洗い出し、高リスクな作業に対して低減策を設定し、リスクの再評価を実施して、安全衛生管理活動を実践しております。



安全訓練活動

(2) 安全訓練活動

バーチャルリアリティ技術を用いた安全教育・訓練の実施、VRでの被災体験を一人・ひとりが疑似体験し被災者の目線に立っ



疑似体験による安全教育

てディスカッションすることで、危険予知能力・安全意識の向上を図っております。

+ 6. その他の活動 **+**

ボランティア・地域貢献活動

- ・友知海岸シーサイドクリーンプロジェクトへの参加
- ・市内中学生の職場体験学習の受け入れ
- ・市内高校生のインターンシップの受け入れ
- ・役職員による道道根室半島線での花植え作業



シーサイドクリーン



職場体験



花植え作業

+ 7. むすびに **+**

近年、産業界全般に人手不足が深刻化している中でそのことが原因で起こる労働災害は絶対に避けたいと思っています。人手不足が続くことで、現場の負担が増大し「ヒューマンエラー」を起こす確率は必ず高まるものと考え、そのような状況下においては、安全対策の鉄則「安全第一」の基本に戻って何よりも優先されることを共有し安全・安心な職場づくりに努めてまいります。

私の趣味

何が私の趣味？

五洋建設(株) 執行役員 札幌支店長 佐々木 広輝

1. 野球が好きです

本稿の依頼を受け、さて「趣味」とは何ぞや、その言葉の意味と60年強の人生においてどんなことをしてきたかを思い返すきっかけとなりました。

改めて「趣味」の意味を確認すると、NETでは様々な説明がありますが、「仕事・職業、勉強としてではなく、個人が楽しむために行う事柄のこと」が自分にはしっくりきました。

私、北海道出身の北海道育ちです。兄と妹がいます。やんちゃな兄はいつも親に叱られていました。次男の私はそれを見ながら育ったせいか、控えめで大人しい性格ではないかと思っています（良く言えば、空気を読むのが上手い?）。

「ど」が付くような田舎だったので、小学校低学年まではバス通学でしたが、乗車人数が少ないためにその路線が廃止になり、その後は片道約2.5kmを徒歩・自転車での通学でした。親と出かける以外は自転車を含め自分の足で移動しなければならず、子供の頃から体を動かすことに抵抗が無かったと思います。

その「ど」田舎の小学、中学では部活として野球に没頭していました。最初のうちは外野に起用されたのですが、他の人より体が大きくなるのが早く、中学時代はキャッチャーをしていました。当時は急所を守るファウルカップというものを知らず、年に何度かあぶら汗が出る痛みと戦った記憶があります。

対外試合の成績は悪く、大会では一回戦敗退の常連校でした。高校で同クラスになった他校の元野球

部員に聞いたのですが、私の学校が対戦相手になると勝ると喜んだそうです。高校は汽車通学だったこともあり、部活は止めています（いわゆる帰宅部というやつです）。でも野球は見るのもするのも好きでした。大学進学後はバイト先の草野球チームに混ざって早朝野球をしていました。五洋建設に入社後は本社の野球部、支店の野球部でプレーすることができました。1997年に海外勤務になり、30代後半になったことも理由で、その後のプレーは無くなりました。プロ野球中継、特に日ハム戦とオーター二さ～んを見るのが好きです。

野球関連が趣味ですが、現在は見る、応援するのみとなってしまっています。

2. 野球以外の趣味は何かあるんだろう

先に述べたとおり、体を動かすことが好きだったので、野球以外にもいろいろやりました。

その中で、何と言っても北海道という土地柄、スキーは外せません。小さいころからスキーをやって



ガーラ湯沢での一コマ

いました。今の学校がどうなっているかわかりませんが、私が小学、中学生の頃は冬になると時間割が変わり、例えば、金曜の午後に体育の時間を集中させ、近くのスキー場に行くというカリキュラムでした。

2000年頃に現在主流のカービングスキーになるのですが、それまでは長い板が格好いいみたいなのところがあり、195cmの板を使っていました。社会人になるまでの学生時代は親に買ってもらったので、贅沢はできませんでした（それほど立派な板ではなかったです）が、社会人になり、ロシニョールの7Gという板を買いました（知っている方のみわかってもらえると思いますが、当時のアルペンスキー選手の使用率が高い板でした）。その時は本社勤務で、車を持っていなかった私は新幹線直結のガーラ湯沢スキー場によく行っていました。バブルの頃だったというのもあると思うのですが、ガーラ湯沢のレンタルスキーがその7Gで、レンタル7Gの中に個人所有の7Gが混ざり、がっかりしました。3シーズンほどレンタル7Gの板が多数いる中で一緒に滑っていました。その後、福岡、広島で勤務するのですが、佐賀のスキー場、中国地方のスキー場に行っていました。2002年にカービングスキーに買い替え、コロナ前まではほぼ毎年スキーに行っていました。残念ながら、2000年以降はスキーに行きません。これも私の趣味から消えてしまいました。

では、野球観戦以外の趣味として何かあるのだろうかと考え、ゴルフと酒になります。

酒を趣味と言っているかどうかは気になるのですが、特に嫌いな種類は無く、ビール、日本酒、焼酎、ウイスキー、ワイン等々、量は別にして何でもいけます。美味しい食べ物がたくさんあり、それに加えて北海道産のアルコールもたくさんありますので、やはり北海道は良いところというのを実感し

ています。ビールは北海道限定を買い置いているあれが一番好きです。日本酒は美味しいのがたくさんありますので、その時にお店にある北海道の日本酒を注文しています。ワインも美味しく、70を超えるワイナリーがあると聞きますので、今後も美味しい北海道産ワインにめぐり合うことに期待です。ウイスキーは北海道産のあの17年物、21年物が呑めるよう頑張ってもらいたいと思っています。北海道産ではありませんが、ハイカラのコマーシャルのハイボールも好きです。

酒類に関して数行使わせてもらいましたが、アル中ではありませんので、お間違いないようお願いします。

最後にゴルフです。現在は団体のコンペ等に参加することが多いので、仕事なのか趣味なのか曖昧かもしれませんが、現在、ウォーキング、ジョギング以外で体を動かすのはゴルフのみです。

ゴルフは29歳の時に始めました。現場の先輩にショップに連れられて、私の意思がないままに一式を購入、そしてすぐに練習場へ。その後コースデビューしたのですが、136でした。札幌に来るまではプライベートゴルフが主だったので、完全に趣味と言えます。

転勤が多かったので、その勤務地の近くのプロのツアーコースも多く行きました。北海道内のツアーコースはほぼ回っていますが、内地では、KBCオーガスタの芥屋コース、ダイキンオーキッドの琉球ゴルフ倶楽部等々、10コース以上は回っていると思います。

年齢を重ねても続けられること、ミスが多くても自分との闘いであることが止められない、もしくは続けられる要因になっているかもしれません。私自身、せめてHCが15程度のプレーができればと切に願っています。

それと、ゴルフは15,000~20,000歩ほど歩きます。毎日1万歩以上を目標にしているので、ゴルフをした日はその歩数にも満足しています。

3. 最後に

野球、スキー、酒、ゴルフの話題をさせていただきましたが、その他いろいろ経験しました。

ソフトボール：野球の延長線上で遊び程度

テニス：大学で始めて10年ほど続いた程度

ボーリング：学生時代は盛んでしたが社会人になり徐々に消滅

ビリヤード：これも学生時代にのめり込みました
ここ数年、カーリングに興味があります。テレビ

中継があれば見る程度ですが、チームプレーの神髄を感じます。やってみたいのですが、この年齢の体では投石



投石姿勢（インスタグラムより）

(?)の姿勢が取れないと思いますので、見るのみで我慢します。

ここまでいろいろ書かせていただきましたが、結局私の趣味は下手の横好きだったことが判明しました。

今回、事務局から執筆依頼を頂き、打診当初は躊躇いがありましたが、冒頭に書いたとおり、私の趣味の整理ができた満足しています。このようなきっかけを頂けたことに感謝申し上げます。

2024年4月より現職に就いております。その際は皆様から励ましや温かいお言葉を頂き、この場を借りて御礼申し上げます。

今後も建設業界に少しでもお役に立てるよう精進して参りますので、ご指導ご鞭撻のほど、よろしくお願い申し上げます。

RH13/H0'



b/H0'

国土交通省が十勝港を 「産直港湾」に認定

—「農林水産物・食品輸出促進計画」認定書授与式開催—

国土交通省は2030年農林水産物・食品の輸出額を5兆円とする政府目標達成のため、農林水産省と連携し、生産者及び港湾関係者が協力し、港湾管理者が策定する「農林水産物・食品輸出促進計画」を認定し、輸出促進の取組を行う「産直港湾」において、必要な施設整備等を支援する取組を進めています。

上記にもとづき、国土交通省では十勝港港湾管理者（広尾町）から申請のあった「農林水産物・食品輸出促進計画」を3月11日に認定、同18日には北海道開発局において認定書授与式が開催され、佐々木純港湾空港部長から田中靖章広尾町長に認定書が授与されました。

十勝港は背後に日本有数の食料基地を抱え、①取扱貨物量の7割が農業関連品であること、②令和6年5月、京浜港との内航フィーダーコンテナ航路が開設され農林水産物の輸出が始まっており、「農林水産物・食料輸出促進計画」を策定し、輸出目標やコールドチェーン確保に必要な事業を位置づけることにより更なる農水産物の輸出拡大を図る計画です。

具体的には長いも、牛肉、豚肉及び魚油を対象に北米及びアジアをターゲットとして、農水産物の輸出額を約4.5倍（令和6年実績3.6億円。令和15年目標16.3億円）とする目標を立てています。

十勝港港湾管理者（広尾町）では本計画の認定を受け、輸出拡大に向けた保税蔵置機能（フェンス、ゲート）及びコールドチェーン確保のためのリーファーコンテナ電源供給設備等の整備を実施していく方針です。



認定書授与式（写真提供：北海道開発局港湾空港部）

令和6年度 独占禁止法及び企業対象暴力等 に関する講習会 開催

令和7年3月5日（水）ポールスター札幌において、（一社）日本埋立浚渫協会及び日本港湾空港建設協会連合会主催による独占禁止法、企業対象暴力及び港湾行政に関する講習会が開催されました。

前回（令和3年度）は新型コロナウイルス感染対策としてWeb開催により実施しましたが今回は会場及びWebとのハイブリッド開催で実施しました。

はじめに日本港湾空港建設協会連合会 村岡 猛専務理事から共催者代表挨拶をいただき、その後、（公益財団法人）公正取引協会 島田成久事務局長から「独占禁止法と入札談合問題等」との演題で独占禁止法の概要、具体的な入札談合事案の解説をいただきました。

企業対象暴力については「組織犯罪対策から窺われる企業に潜む脅威」との演題で北海道警察本部刑事部組織犯罪対策局 組織犯罪対策第二課 船橋哲哉指導官から暴力団に関し、①道内の実態（暴力団数、構成員数等）②匿名・流動型犯罪グループ（匿流）の概要、③公共事業等からの暴力団排除、④組織犯罪対策から窺われる企業に潜む脅威について具体的に説明していただきました。

港湾行政に関しては「港湾行政の近況について」との演題で国土交通省港湾局総務課 夏井君夫調整官から①令和7年度港湾局関係予算の基本方針及び主要項目、②港湾空港関係工事にかかる契約制度の動向について、発注標準の見直し等について説明がありました。



会場の様子



共催者代表挨拶 村岡専務理事



（公財）公正取引協会 島田事務局長



北海道道警 船橋指導官



港湾局 夏井調整官

◎事務局だより◎

◎行 事

- 1. 日本港湾空港建設協会連合会 第87回運営委員会**
月日：令和7年2月13日
場所：KKRホテル東京
内容：総会議案審議、藤田会長出席
- 2. 令和6年度 第3回 広報委員会**
月日：令和7年2月18日
場所：メール開催
内容：北のみなど 第114号掲載記事について
- 3. 令和6年度 安全管理講習会**
月日：令和7年2月20日
場所：ホテル札幌ガーデンパレス
内容：港関係7団体による安全管理に係る講習会
- 4. 令和6年度 港湾空港工事報告会**
月日：令和7年2月20日
場所：ホテル札幌ガーデンパレス
内容：港湾・水産関係工事に係る報告会
- 5. 常任理事会**
月日：令和7年3月18日
場所：ホテル札幌ガーデンパレス
内容：総会議案審議
- 6. 「将来の北海道を支える港湾・漁港・空港建設業の体制を考える研究会」(第5回) 幹事会**
月日：令和7年3月26日
場所：小田ビル会議室
内容：第5回研究会の報告内容等について審議
- 7. 第48回理事会及び第40回通常総会**
月日：令和7年4月17日
場所：ホテル札幌ガーデンパレス

8. 「将来の北海道を支える港湾・漁港・空港建設業の体制を考える研究会」(第5回)

月日：令和7年4月24日

場所：ホテル札幌ガーデンパレス

内容：令和6年度研究成果、令和7年度研究事項(案)について

◎業界だより◎

◎会員代表者の交代

- 池田建設株式会社
代表取締役社長 池田 厚志 令和7年4月
- 株式会社大林組札幌支店
執行役員支店長 木村 隆之 令和7年4月
- 株式会社ササキ
代表取締役社長 佐々木正和 令和7年4月
- 大成建設株式会社札幌支店
理事支店長 山口 祐輔 令和7年4月
- 株式会社高木組
代表取締役社長 中島 直登 令和7年4月
- 谷開発株式会社
代表取締役 酒井 芳秀 令和7年4月
- 飛鳥建設株式会社札幌支店
支店長 朝賀晃二郎 令和7年4月
- 西松建設株式会社札幌支店
支店長 佐竹 智行 令和7年4月
- 株式会社不動テトラ北海道支店
支店長 梅田 淳 令和7年4月
- 村井建設株式会社
代表取締役社長 村井 剛大 令和7年4月

●りんかい日産建設株式会社北海道支店

支店長 横谷亮太郎 令和7年4月

◎広報委員会だより◎

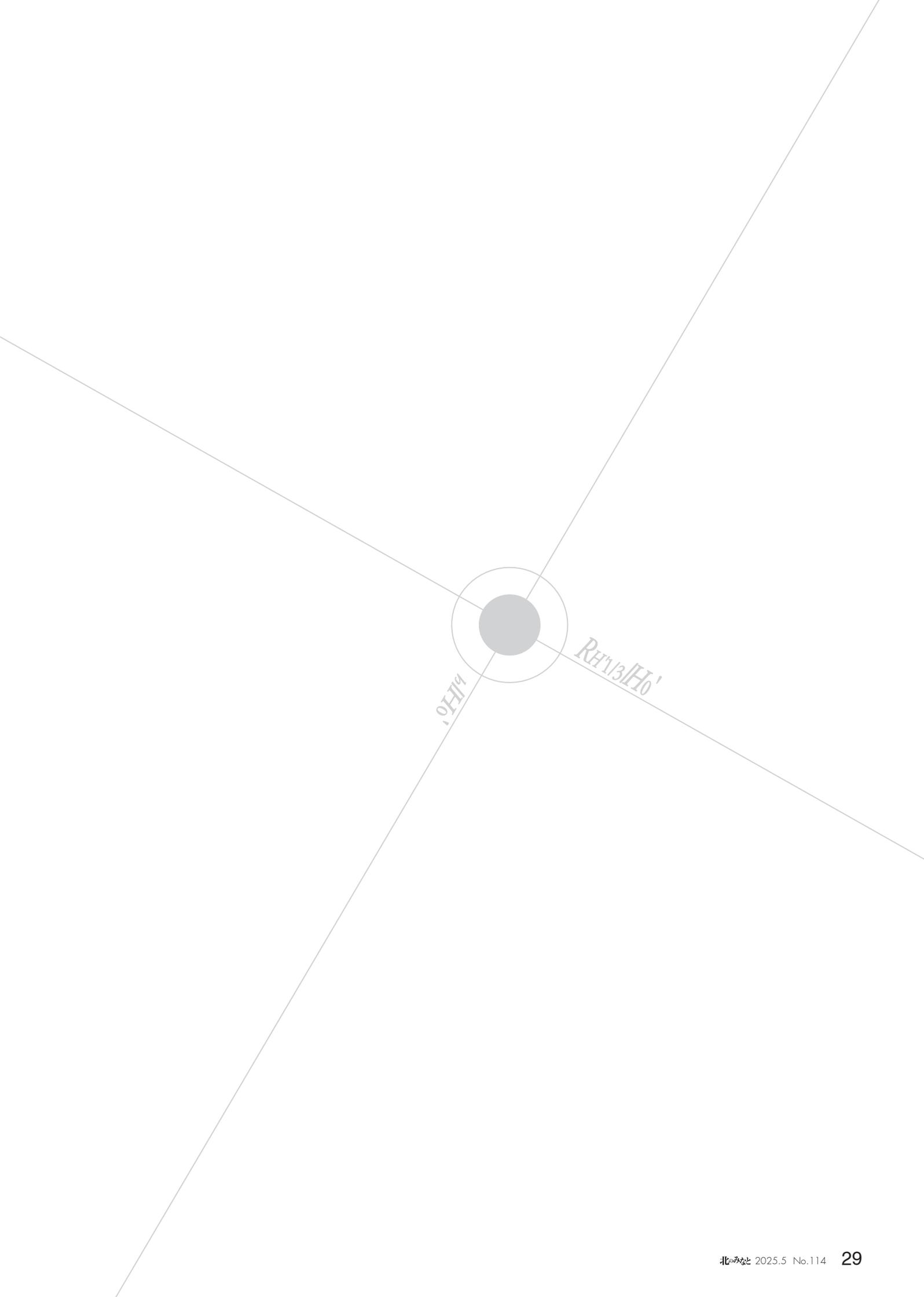
令和7年4月現在の広報委員は以下のとおりです。

委員長	小林 孝範	東亜建設工業(株)
副委員長	古田 圭也	東洋建設(株)
(部会長)	宮部 秀一	(株)菅原組
(副部会長)	上野 強	釧石工業(株)
	阿部 勝	五洋建設(株)
	石川 洋一	あおみ建設(株)
	今林 弘	菱中建設(株)
	岡元 節雄	(株)不動テトラ
	小玉 茂義	東亜建設工業(株)
	相馬 洋	近藤工業(株)
	高木 哲夫	萩原建設工業(株)
	千葉 不二夫	勇建設(株)

*広報委員会からのお願い

1. 新造船（機械・装置含む）の紹介
2. 注目される工事の着工、完成
3. 工事現場の紹介
4. 各地域の技術研究会・イメージアップ事業

等のご投稿をお待ちしております。





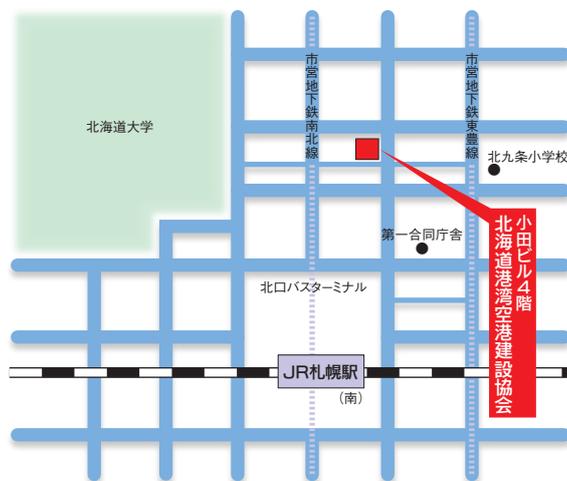
ホタテ漁船 入港状況



防波堤(南) 整備状況

〔写真提供：稚内港湾事務所〕

北海道港湾空港建設協会 案内図



会報「北のみなと」No.114

発行年月 令和7年5月
 発行 北海道港湾空港建設協会 会長 藤田 幸洋
 札幌市北区北9条西3丁目10-1 (小田ビル4階)
 TEL(011)707-4731 FAX(011)707-4733
<https://www.hokkaido-kkk.jp>
 Email:hkkk@h4.dion.ne.jp
 編集 北海道港湾空港建設協会 広報委員会
 編集責任者 宮部 秀一
 印刷 (株)須田製版