

地方の建設業はいま!

11

「地方の建設業はいま!」は今回で11回目を迎えることになった。今回訪れた株式会社小島組(以下、小島組)は愛知県名古屋市にある名古屋港の近くにある海洋土木会社で、伊勢湾内の各港の海と共に歩んできた老舗である。今回は小島組の代表取締役社長小島徳明氏にお話を聞かせていただいた。

取材/日本港湾空港建設協会連合会 吉井和弘(株)ウエイツ中井健人



株式会社小島組

(愛知県名古屋市)

代表取締役社長 小島 徳明氏

小島組は大正8年創設の港湾建設会社で、2年後には創業100周年を迎えるという歴史ある会社である。創業以来、名古屋港とのかかわりが深く、一心同体といってもいだろう。小島組の歴史はまさに名古屋港の歴史といえそう。現在の受注額は80億円ほどで、社員数は全体で160名ほどとなっている。支店・営業所は東京と大阪をはじめ全国に8か所ある。他にグループ会社として海外にも拠点をもっている。所有している船は国内最大規模で、グラブ浚渫船7隻のほか、バックホウ浚渫船、風力搬送船などがある。

戦後から浚渫業に邁進、作業船の所有で国内最大規模を誇る海洋土木会社

小島組は国内で作業船の数と規模で最大を誇る海洋土木会社である。本社は、かつて名古屋の新田開発が行われた干拓地にあり堀川に面していて、熱田湊から車で名古屋港方面に10分ほどのところにある。熱田湊は江戸時代には東海道五十三次41番目の宿駅「宮の宿」と称され、桑名までの「七里の渡し」で有名だ。

堀川は江戸時代には名古屋城築城のための資材が

運ばれ、城下町の整備が進むにつれて米、塩、海産物などの生活物資が運ばれた水運の大動脈であった。やがて、名古屋の発展に伴って熱田湊は名古屋港に発展していくが、海は葦が生い茂る遠浅で、名古屋港の開発の歴史は遠浅の海を浚渫しその土砂で埋立を行って土地を造成する「浚渫と埋立の歴史」であった。

小島組は大正8年に小島徳明社長の祖父である小島良一氏が創業し、2019年には創業100周年を迎える老舗企業である。小島社長によると「創業当初は土取り場からダンプで埋立地に土砂を運んだり

していた細々とした会社だったようですが、大きくなったのは戦後で父親の朗夫が復員してきてからです」とのことだ。

港湾法の施行により名古屋港管理組合が設立され、名古屋港が特定重要港湾に指定されたのは昭和26年で、その後急速に整備が進んだことで「先代はそれを見越して浚渫船を手に入れ、海に本格的に乗り出して事業を大きくしていった」そう。

そのころの受注額は平均すると25億円〜30億円だったが、ピーク時には370億円もあったというから、整備の規模の大きさがわかる。平成10年代に



株式会社小島組 代表取締役社長 小島徳明氏

は全国各地でビッグプロジェクトがあり、愛知県内でも中山水道航路浚渫事業、中部空港造成事業、名古屋港の埋立など大型事業が目白押しだった。

小島社長が20数年間にわたる東京と大阪の支店勤務を経て先代の後を継いで社長に就任されたのは平成13年で、まさにビッグプロジェクト全盛の頃であった。現在は受注額が80億円程度とピーク時に比べると激減しているが、それでも近年の名古屋港の少ない事業費からみるとそこそこの受注額だと思われる。それは、保有する作業船を国内各地や海外で手広く動かしているからだ。

自社の技術開発で2000m³のグラブ浚渫船を建造、ギネス世界記録にも認定

作業船の保有隻数は自社と国内外の子会社、関連

会社を含めてグラブ浚渫船7隻、バックホウ浚渫船3隻、風力搬送船5隻、バージアンローダー船が3隻あり、その規模は国内屈指といえる。しかも、グラブ浚渫船は20m³クラスから200m³まで多様だ。作業船の稼働については、「名古屋港では仕事がありません。そこで、国内では東京、仙台、沖縄など、海外ではシンガポールで当社の船が働いています。グラブ浚渫船以外の特殊船も、全国的に数が少ないのでそれなりの需要があります」と小島社長。なかでも、独自開発をした200m³のグラブ浚渫船は今年3月に「最大グラブ浚渫船」としてギネス世界記録に公式認定された。建造費も莫大な巨大作業船をなぜ造られたのかを尋ねてみた。「海外ではポンプ船などが大型化しているなかで、公共事業が国際入札となり外国企業が参入するのではないかと心配した時期がありました。これに危機感を持った先代がこのままでは外国企業に対抗できないと、平成7年と平成12年に東祥と五祥の2隻のグラブ浚渫船を造りました」とおっしゃる。

このグラブ浚渫船は巨大なだけではなく、自社で開発した技術的な特徴があるという。「二つ目はスパッド方式を採用したこと。今では

ギネス正式記録名：LARGEST GRAB DREDGER

ギネス認定記録：グラブバケット 容量 200m³ (7,062ft³ 1,607in³)
高さ 8.84m (29ft)
幅 12.92m (42ft 4in)
長さ 5.85m (19ft 2in)

(容量は3Dレーザースキャナーによる計測)

どの船でも採用していますが、当時は自社船ぐらいだと思えます。仕事のしづらい航行の多い航路でスピーディに仕事ができ、中山水道の航路浚渫工事などで使いました。二つ目の特徴はグラブの重さと釣り合うカウンターウェイトを設置してシリンドラーでグラブの上げ下げをするカウンターウェイト方式(*)を採用したこと。従来のウインチ式に比べて半分ほどの省エネで作業ができます。この方式をとっているのは、おそらく今でも自社船だけだと思います」と。「後ほど特徴がわかるビデオがあるので是非ご覧ください」と、グラブ船の性能についての話には力がこもる。

カウンターウェイト方式には低燃費の外にも利点があるという。小島社長がおっしゃるには、「ウインチ式ではせいぜい50m³までのグラブしか対応できませんが、この方式だと200m³を超える巨大なグラブ船でも建造が可能です。巨大グラブ船の需要があることを見越して造ったのですが、今は2隻のうち1隻は売却し、もう1隻は国内では需要がないため海外で稼働しています」と。外国企業の参入に危機感を持ったのは小島組だけではないはずだが、先代はリスクを負いながらも「200m³の船は必ず必要とされる」との強い考えに基づいて2隻の建造を決断された。

(*)カウンターウェイト方式は、上下動にカウンターウェイトを利用し、グラブバケットの自重とバランスさせ、土砂重量分のみを油圧昇降シリンドラーで引き上げる方式。これにより、機能がシンプルになり、かつ動力の省力化が図られ、バケットの大型化が実現できた。

いざ海外へ！

作業船の維持には船員の人件費や整備費などの固定費がかかり、豊富な仕事量のない国内だけで維持するのは難しい。小島組では、現在はクラブ浚渫船7隻のうち200mをはじめとした3隻を海外で稼働させているという。

海外展開ということで、その状況について伺った。「200mのクラブ浚渫船五祥は、数年前にベルギーの建設会社から海底トンネル工事で使いたいで貸してほしいと依頼がありました。水深45mまで浚渫できるようにとオーダーがあつて30mまでだった船のシリンドラーや内装を3年かけて改造し、昨年1月に改造が終わりました。海底トンネルは受注できませんでしたが、たまたまシンガポールで新規のコンテナバス工事が受注できて、そこで使ってもらっています。まだ工事は続くので使ってもらえたいです」と話された。

改造費だけで国内の大型クラブ浚渫船を新造するだけの費用がかかったとのことで、「船があるので、船を生かすにはその道しかありませんでした。改造費をペイするまでまだまだがんばります」とおっしゃるが、これも小島社長のリスクを負った決断だった。ところで、海外に進出したきっかけは何だったのだろうか。「10年程前のことです。中国の建設会社から200mのクラブ船東祥を売ってほしいとの話がありました。しかし、小島組の看板となる船なので断っていましたでしたが熱望され、リースならというこ

とで、サウジアラビアや南アフリカで使ってもらうことになりました。しかし、最終的には200mの船を2隻も持つのは維持費などでつらいので、結局東祥は中国の建設会社に売り払いました。これが海外進出のきっかけです」。

名古屋港の港湾事業は近年激減しているなか、平成28年度には飛鳥ふ頭の増深改良が新規採択され、金城ふ頭の再編事業も始まるなど、少しは明るさも見え始めている。これについては「新規事業が全国的にも厳しいなかで、名古屋港で新規事業がつくことはうれしい」とおっしゃるが、一方で大型船を使

う浚渫事業は海外ではまだまだあり、当面は国内で稼働する予定はまだまだいようだ。

ところで、世界最大のクラブ船五祥は昨年1月29日と30日に名古屋港ガーデンふ頭において一般公開された。2000人が見学に来たとのことだが、小島社長は「普段は生活の場から離れた所での作業となる浚渫を、多くの人に理解してもらいたいという国土交通省の意図を汲んで、その助けになればと思います」とのことだ。

五祥は改造が終わったばかりで、この後すぐにシンガポールに回航され、今後も国内で稼働する予定



2016年1月29日、30日 名古屋港ガーデンふ頭 世界最大クラブ浚渫船『五祥』見学会

もないだけに「まさにワンポイントのチャンスでした」とおっしゃる。多くの人がダンプトラック40台分の土砂を一掴みする巨大グラブに驚いたようだった。

技術開発に役に立つ海外での仕事

海外での浚渫工事は1日24時間で12か月のフル稼働だそう。これは国内の数倍の稼働率で船と乗組員の負荷は相当なものだと思われる。2交代制で、乗組員は日本人が数人で主にインド人が中心だそうだが、担い手の確保のため休日の確保が課題となっている日本とはかなり労働環境は異なる。

小島社長は海外で仕事をするこのメリットについて、稼働率が高いこと他に「海外での仕事は技術の開発に役に立つ」とおっしゃる。どうということなのか聞いてみると、「新しい技術を開発するのは20年から30年もかかります。しかも、作業船を動かすことによって運転技術や新しい技術開発の発想が生まれます。試す間もなくよくわからないうちに仕事が終わるのでは技術開発はできません。継続して仕事がある海外だからできることです。海外の事業で技術を取り入れて次の世代の技術を開発したいのです」と技術開発にはたいへん前向きだ。

また、社員の世代交代にも前向きだ。現在の社員は160名だが高齢化しているという。「採用のため水産高校、工業高校、大学を回りました。今年も数人採用する予定で、これからも確実に採用していきたいと思っています」と。育成では「採用し

た人は2か月間社内研修をします。同期のつながりができて支えあいができることを願っています」とのことだ。「仕事ができる環境づくりのために寮も建て替えました」とおっしゃる。「会社の利益だけを考えるよりもまずは人を増やし、仕事ができる環境も整えて社員のやる気が出る会社になるようにしていきたいです。まだ作業中の取組みですが」とおっしゃるが、まさに今建設業で課題となっている担い手の確保を実践する取り組みが行われている。

担い手の確保のためには、積算に用いる価格が実際の取引価格と乖離しないことが改正品確法の運用指針に記されているが、船員の人件費については、「人件費を毎年上げていただいで喜んでおりますが」と前置きしつつ、「年間70日間の稼働を前提に算定されているのであればまだ単価が安いと思います。もっと単価をあげてほしいです」とのことだ。

これからも本業は浚渫一筋で

気がつくとも予定していた1時間半のインタビューの時間が過ぎていた。話はずんでいたので。最後に今後の会社の方向性について聞いてみた。「得意とする河川や港湾での水際線に集中してやっていきたいです。海外では浚渫船を必要とする仕事はまだあります。世界最大のグラブ浚渫船の稼働率も高めて、技術開発も進めていきたいと思っています」とおっしゃる。これからも浚渫一筋の本業でやってい

く力強い決意を感じた。

小島組の作業船には作業効率、省エネ、最新の施工管理システムなど時代の最先端をいく機能が備えられており、今話題になっている、浚渫工事にICTをどのように活用できるのかなど、もっとお聞きしたいこともあったが、今回はお聞きすることができなかった。

インタビューの後、取材に同行していただいた愛知県港湾空港建設協会事務局の加藤善孝氏から、小島社長が大規模災害に対する取り組みにも積極的に関わっておられることを聞いた。東海地震はいつ起きてもおかしくないといわれて久しいが、東日本大震災以降は中部地方整備局が主導して災害発生時に行政と民間が広域的に連携することが議論され、早期復旧に対応するシステムがつくられた。とりわけ海上での航路啓開作業には大型の作業船が必要とされる。愛知県港湾空港建設協会副会長や全国浚渫業協会東海支部長でもある小島社長は、非常時に対応できるようにと、会員各社が保有する作業船の直近の動静を把握し、その情報を関係機関の間で共有するシステムづくりを継続的に進めることに尽力されているそう。

巨大グラブ浚渫船の話が中心になり、海外進出の課題や港湾工事における建設ICTのこと、BCPのことなどの話を聞くことはできなかったが、作業船の機動力と技術力という強みを生かせば、大手企業でなくても海外に展開することができるビジネスモデルがあることがわかった取材であった。