

112

since 1910

FUKADA SALVAGE & MARINE WORKS CO.,LTD.



商号 深田サルベージ建設株式会社
FUKADA SALVAGE & MARINE WORKS CO.,LTD.

本社所在地 大阪市港区築港4丁目1番1号 辰巳商会ビル6階

設立年月日 昭和24年7月23日／創業明治43年

資本金 6億5,000万円

営業種目 海洋土木工事、海洋開発関連事業及び海洋資源調査
海難船舶及び貨物の調査、救助、撤去、曳航
海洋汚染防除
海上運送事業及び重量物品の荷役、輸送
建設工事の企画、設計、積算及び施工
建設機械、船用機器の貸渡ならびに売買
船舶・鉄構等構造物の解体ならびに売買
損害保険代理業務
一般廃棄物及び産業廃棄物の収集ならびに運搬業務
船舶代理店業務
前記各号に付帯関連する一切の事業

<http://www.fukasal.co.jp/>



このレポートに対するご意見・お問い合わせ
深田サルベージ建設株式会社 CSR推進室
大阪市港区築港4丁目1番1号 辰巳商会ビル6階



この印刷物は環境に配慮した植物性インクで、FSC認証紙に有害な廃液が出ない水なし方式で印刷されています。

CSR Report 2022

Corporate
Social
Responsibility
Report

For the future of the sea and people



深田サルベージ建設株式会社
FUKADA SALVAGE & MARINE WORKS CO.,LTD.

INDEX	1
社長ご挨拶	2
社是・経営理念・ビジョン	3
深田サルベージ建設のCSR	4
2030年に向けた中長期計画	5
社会に必要とされる会社として	7
当社が認識する社会課題と貢献方針	9
事業紹介	13
事業担当役員メッセージ	15
独自の技術で社会課題に立ち向かう	17
社内表彰制度	19
FOREVER「伊豆」	21
社長 × 次世代社員	23
トップ対談	25
安全環境活動	29
働き方改革とライフワークバランスの実現	31
人材育成	33
コーポレート・ガバナンス	34
社会との絆	35
新役員体制	37
テレビ番組で放映されました／編集後記	38

報告対象期間は、原則として決算期(2021年4月~2022年3月)ですが、一部暦年(2021年1月~12月)及び、重要な報告、活動については当該期間外のものを含みます。

112

since 1910

FUKADA SALVAGE & MARINE WORKS CO.,LTD.

社会に必要とされる会社としてこれまでも、そしてこれからも

「総合海事企業」として 未来に向けて

深田サルベージ建設は、明治43年の創業以来「海」を舞台に活動し、総合海事企業のパイオニアとして成長してきました。幾多の困難なサルベージを成し遂げ、また本州四国連絡橋をはじめとする長大橋架橋工事や国内外の海底沈埋トンネル築造工事、海底石油生産システム研究開発実験、海底マンガン鉱集鉱実験など先駆的な大型海洋プロジェクトや海洋開発事業に数多く参画してまいりました。

現在の日本の海事産業は、従来の長大橋架橋工事や築造工事に加え、原子力代替・再生可能エネルギーとして期待される洋上風力発電の建設、メタンハイドレートや熱水鉱床等の海底資源の調査事業など、新たなプロジェクトが進行しています。

これらのプロジェクトは日本の未来像にかかわる重要な任務であり、変わらぬ堅実な取り組みとともに、技術的課題を乗り越えていく所存です。

さらに、目的とする顧客満足と社会貢献を達成するため、「技術力、人材、安全第一の精神、最新設備への積極的な投資」という4輪を力強く駆動させて、我々は前進し続けます。

これからも「海」を舞台に、高品質な施工サービスや特殊な調査実績を提供することで、社会の期待に応え皆様に信頼される企業であり続けるよう奮励努力してまいります。

代表取締役社長 山本 寿生

社是・経営理念・ビジョン

社是 company policy

- 一、安全はすべてに優先する
- 一、勤勉にして節約
- 一、顧客に報恩
- 一、地域に貢献
- 一、社員の福利厚生の実

経営理念 management philosophy

海と人の未来のために
 かけがえない海と限りある資源エネルギーを大切に
 私たちはこれからも海難救助をはじめとする諸事業を通じて
 豊かな未来につながる海洋環境づくりに貢献します。

ビジョン vision

人を育てる
 技術を磨き、繋ぐ
 幸福な会社にする

行動指針

2022年4月「深田サルベージ建設行動指針」を定めました。

法令と社内規則を遵守するとともに、本指針を行動の羅針盤として全ての役員・従業員が次の通り行動します。

私たちは社会からの信頼に対し「誠実に行動」します。

- 法令遵守 いかなる利益の追求よりも、法令・ルールへの遵守を優先し、高い倫理観をもって企業活動を行います。
- ハラスメント・差別の禁止 性別・人種・国籍・年齢・宗教・障害などに基づく一切のハラスメントや差別を容認しません。
- 反社会的勢力への対応 社会秩序を乱し脅威を与える勢力に対し、断固たる行動をとり、一切の関係を遮断します。
- 公正・公平 公正・公平な競争・取引を徹底します。
- 透明性 良い情報、悪い情報の区別なく、スピーディーに正しく報告します。
- 情報の管理 お客様やお取引先からお預かりした情報資産や個人情報を大切に扱い、不正な開示や使用を行いません。

私たちは「人と社会を大切に」します。

- 安全第一 安全はすべてに優先することを、心に刻んで行動します。
- 地球環境への貢献 きれいな海を守り、限りある資源を大切に持続可能な社会を次世代に繋げます。
- お客様の満足 常に技術の開発に努め、顧客満足と品質第一に最良のサービスを提供します。
- 地域への貢献 良き企業市民として積極的に地域社会との交流や社会貢献活動に取り組みます。
- 健康増進 健康増進と活気ある働きやすい職場づくりに取り組みます。
- 多様性の尊重 互いの人格や多様な個性や考えを認め合い尊重します。

私たちは「プロフェッショナルとしての誇りをもって挑戦」し続けます。

- チャレンジ精神 自らの可能性を信じ、失敗を恐れず、果敢な挑戦をします。
- 創造性 感性を豊かにし、新たな価値を創造します。
- 三現主義 現場、現物、現実を自分の目で見て確かめて、原理、原則で問題を明確化します。
- 自己研鑽 現状に満足することなく、常に学び、自らを磨き成長させます。
- 技術伝承 培った経験や技術を伝承し、次世代の人材育成に努めます。
- One-team 互いに支えあい、力を引き出しあうことでチームとして成長します。
- 時間の管理 時間の使い方を常に考え、時間を大切にします。

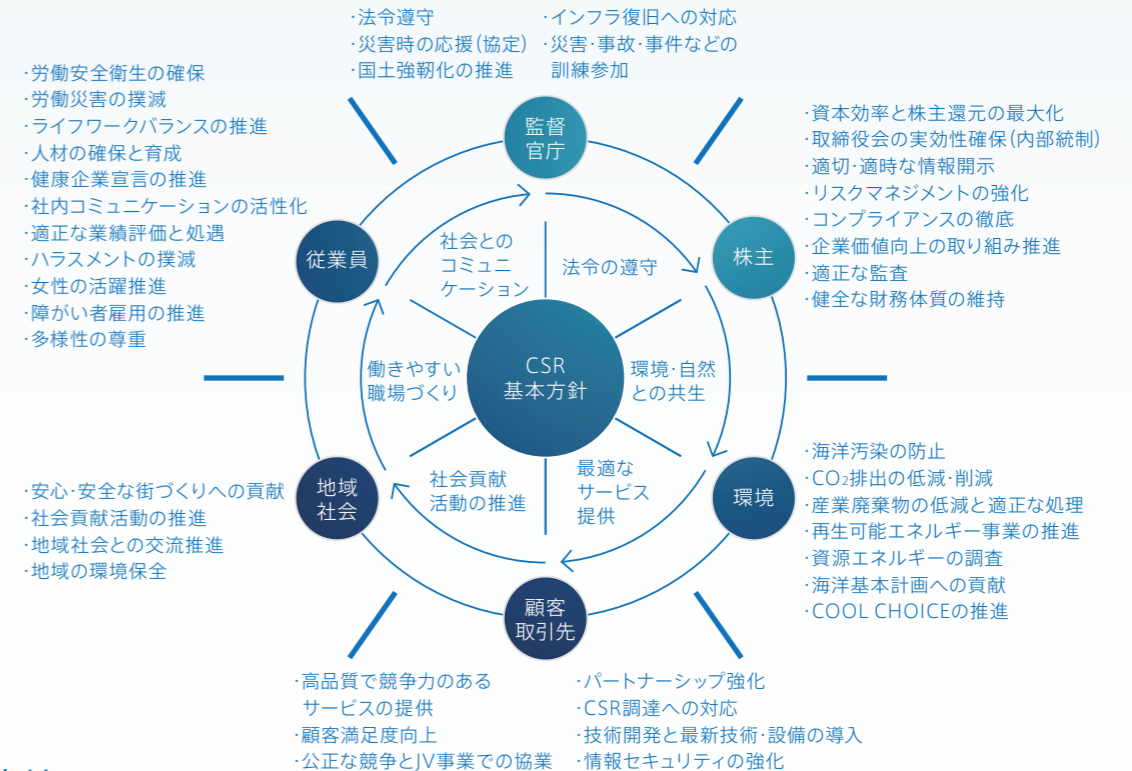
深田サルベージ建設のCSR

当社は、「持続可能な社会の実現」に向け、CSR活動を事業活動そのものと位置づけて社会課題の解決に向けて取り組んでいます。そして、その実現を可能とする事業基盤の強化と社会の一員として求められる要請に対して責任を果たし、「社会に必要とされる会社」としてあり続けていきたいと考えています。

CSR基本方針とミッション

当社は、CSR活動における基本方針として6項目を掲げています。

- 1.法令の遵守
- 2.環境・自然との共生
- 3.最適なサービス提供
- 4.社会貢献活動の推進
- 5.働きやすい職場づくり
- 6.社会とのコミュニケーション



CSR推進とは

当社における「CSR推進」とは、良き企業市民として、経済的・環境的・社会的な各側面に配慮して事業活動を行い、さまざまなステークホルダーとより良い信頼関係を構築し、社会と当社の持続可能な発展を追求することをいいます。

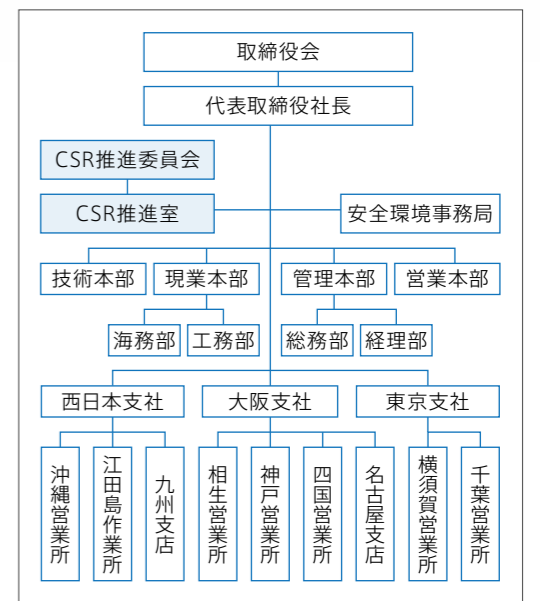
CSR推進体制

当社におけるCSR推進体制は、CSR推進委員長である社長のもと、CSR推進委員長長の指名する副委員長と各役員を中心とする推進委員により構成するCSR推進委員会を最高機関として推進しています。

CSR課題の決定プロセス

CSR課題(マテリアリティ)は、CSR推進委員会にて年度毎に議論され決定されます。2030年に向けた中長期計画のKGI[※]に対し、変化する社会からの要請を反映して策定されます。

※KGI(Key Goal Indicator):「重要目標達成指標」と呼び、企業の目指す最終的な定量目標(=数値目標)のこと

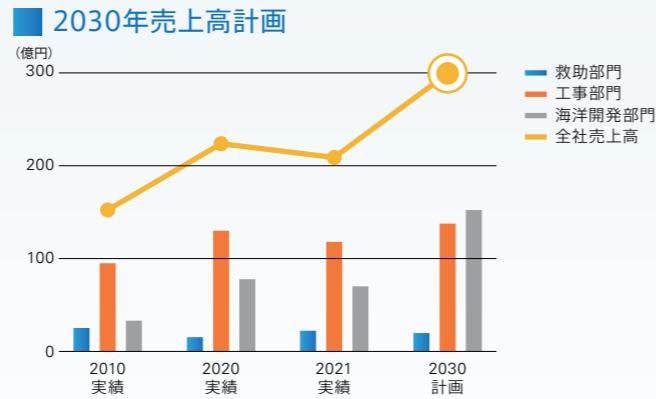
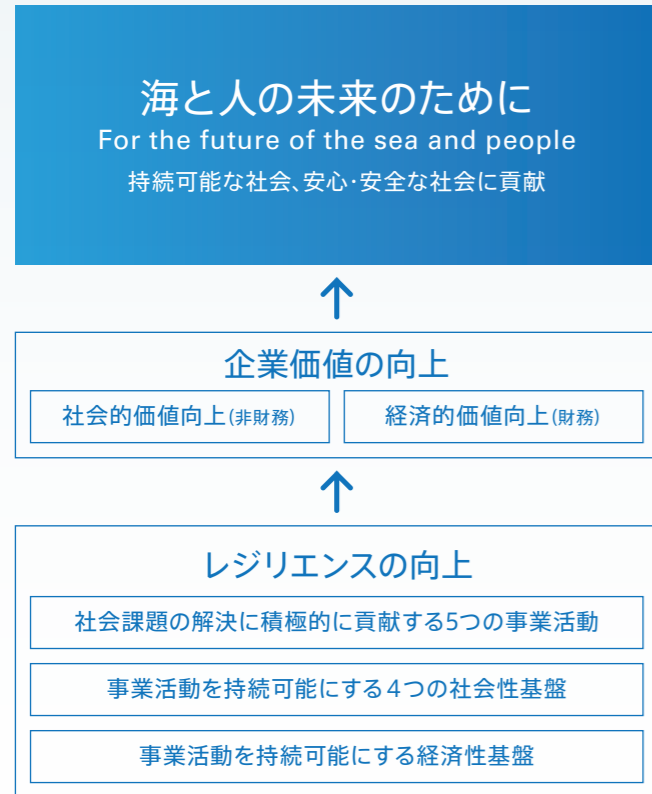


会社組織図

2030年に向けた中長期計画 Towards our future in 2030 (2021-2030)

社会課題を解決し、持続可能な社会の構築と発展に必要とされる会社であり続ける

2030年の当社の「あるべき姿・ありたい姿」を、これまでの延長線ではなくバックキャストして描きました。
2021年に策定したこの中長期計画では、当社が認識する社会課題の解決に対し、7つの基本戦略を定めその実現に向けてレジリエンスの向上を行い取り組んでいます。



- 基本戦略
- 社会課題を解決し持続可能な社会の構築に必要とされる会社
- STRATEGY
- 社会課題視点での事業展開
 - 社内外での事業ネットワーク構築と連携
 - 人材確保と育成/技術伝承
 - グローバル事業への展開
 - 海外先端技術・機材の導入
 - 保有船舶の最適化と新造
 - CSR推進の強化

2021年度の概況

2021年度は、長引く新型コロナウイルス感染症が社会や経済活動に大きな影響を及ぼしました。企業の活動においても、これまで当たり前としてきた企業の常態行動(BAU: Business as Usual)が通用しなくなり、従来の活動のあり方を一変させるとともに、持続可能な経営のレジリエンスをさらに高める必要に迫られました。また、世界に目を向けても、ロシアのウクライナ侵攻による影響で、エネルギー・原材料の価格上昇やサプライチェーンの停滞など世界経済は不透明感が強まっています。

この情勢下、日本経済はウイズコロナ政策やワクチン接種率の増加など、緊急事態宣言等を解除したことによる民間消費の回復により、かろうじてプラス成長ではありましたが、東京オリンピック・パラリンピックの無観客開催や急激な円安などで国内消費の増加が想定よりも抑えられ、経済活動の回復は緩やかなものに留まっています。

このような状況下、当社の事業につきましては、サルベージ事業が増収になったものの、一部新型コロナウイルス感染症の影

響や原材料の価格上昇などもあり、従来の建設事業や洋上風力関連事業が減収となり、当事業年度の売上高は207億円(前期比5.6%減)、経常利益は18.5億円(前期比10.7%減)を計上するに至りました。

部門別では、救助部門は前期比51.9%増、工事部門は前期比9.7%減、海洋開発部門は前期比9.2%減となりました。

事業基盤の強化については、中長期計画の7つの基本戦略のもと、船舶の統廃合による効率運用化や新成長ドライバー事業への設備の充実、最新技術の開発・導入、人材への投資、ガバナンスの強化、海外での事業展開などを着実に実行に移しており、2030年に向けた中長期計画実現へのファーストステージとしての目標を達成しました。 2022年9月



財務ハイライト 2021年度



非財務ハイライト 2021年度

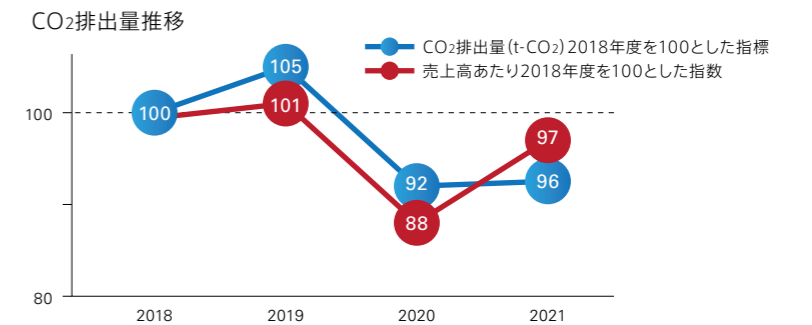


CO₂排出量/Scope 1 + 2関連指標

37,075 t

- A重油使用量 (前期比 104%)
- オフィス紙使用量 (前期比 102%)
- オフィス電気使用量 (前期比 99.5%)
- 社用車燃料使用量 (前期比 156%*)

*新型コロナウイルスによる出張制限の緩和などにより増



当社が認識する6つの社会課題

深田サルベージ建設は、「海と人の未来のために」を経営理念とし、その時代の社会が要請する課題に真摯に向き合い、112年の長きにわたりその歴史を刻んでまいりました。

当社は、これからも真に「社会に必要とされる企業」であり続けるために、当社の視点から6つの社会課題を特定し、CSRの重要課題として取り組んでいます。

01

気候変動による自然災害の激甚化



例) ・高潮被害 ・集中豪雨や巨大台風など自然災害の増加と激甚化
・海洋事故/遭難の増加



02

海洋事故・遭難



例) ・世界でも有数の海難発生海域 ・船舶の老朽化 ・漁業の遠洋化
・マリナーレジャーの事故/遭難の増加



03

資源エネルギーの枯渇と地球温暖化による気候変動



例) ・電力不足 ・資源エネルギーの高騰 ・沿岸の海面水位上昇
・海水温の上昇で生態系の変化 ・熱中症・皮膚がんなど健康被害の増加
・砂浜の消滅 ・島嶼の沈下による領土の縮小

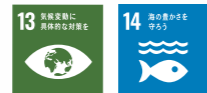


04

海洋汚染



例) ・事故による油の流失 ・海洋酸性化の進行 ・海洋生物への影響・絶滅
・漁獲量の減少 ・砂浜の減少



05

人口減少・高齢化社会



例) ・建設業離れの更なる進行 ・経験不足による労働災害の増加
・技術伝承の阻害 ・生産性・品質の低下



06

社会資本の老朽化

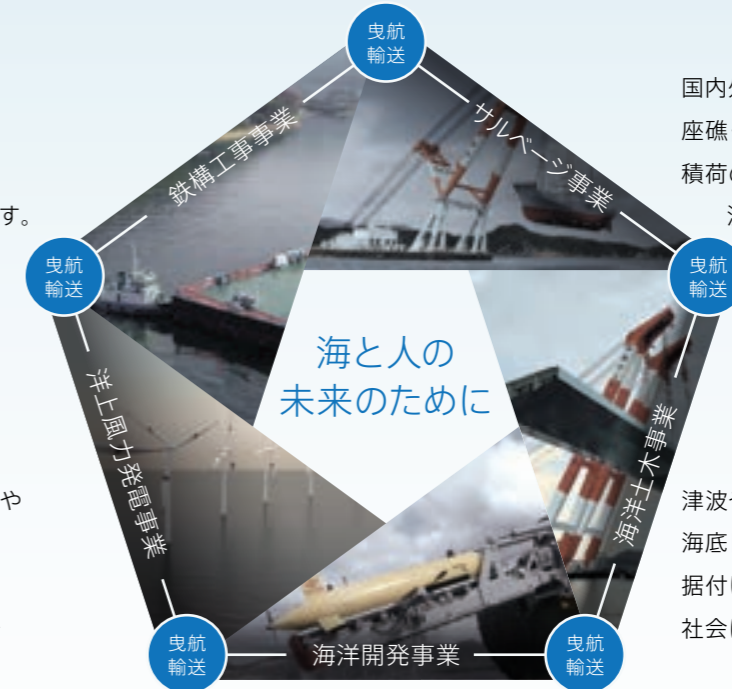


例) ・防災・減災機能の不全や長期の機能停止 ・突発的な事故の増加
・潜在的な危険因子に対する点検・修繕の増加



社会課題の解決に積極的に貢献する5つの事業活動

橋梁・揚重機などの大型構造物・重量物輸送や設置などを行い社会インフラ整備に貢献します。



P.15-16

国内外を問わず座礁・沈没した船舶の救助や積荷の回収を行い社会に貢献します。流出した油などを回収し海洋環境を守ります。

新成長ドライバー

風車本体・基礎構造物の輸送や設置工事からO&M*までを行い、再生可能エネルギーの普及で社会に貢献します。

*O&M Operation & Maintenanceの略で、設備の設置後にその運用と保守を行うこと

新成長ドライバー

海洋基本計画などの政策やプロジェクトに基づき、エネルギー資源開発や海底精密地形調査などに最新技術と装備で社会に貢献します。

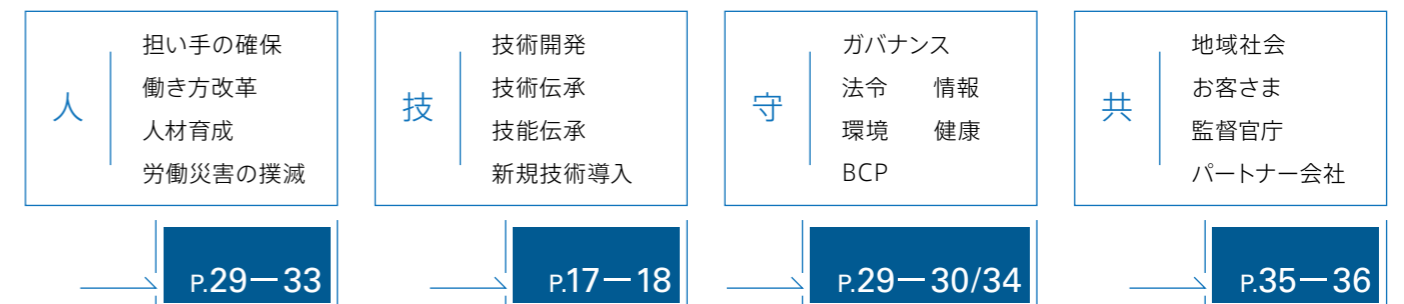
事業活動と連携した社会貢献(地域社会との交流)

積極的な地域社会との交流を行っています。

P.35-36

事業活動を持続可能にする4つの基盤

事業活動を持続可能にするレジリエンスな4つの事業基盤のさらなる強化を推進します。



当社が認識する社会課題と貢献方針

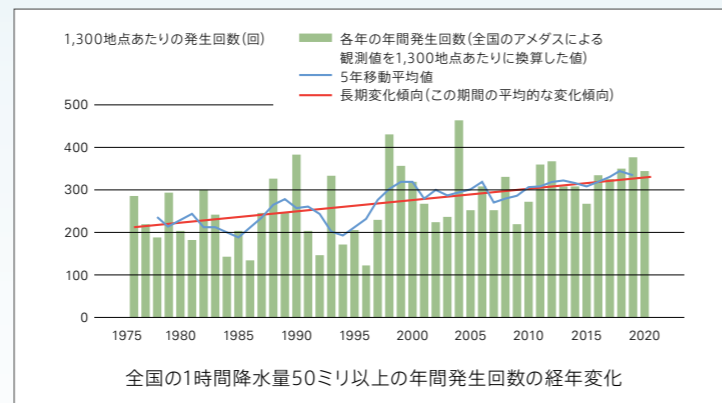
01 気候変動による自然災害の激甚化

近年、世界中で気象災害が頻発しています。我が国でも、2017(平成29)年7月九州北部豪雨をはじめ、2018(平成30)年9月に台風21号の暴風により関西国際空港連絡橋にタンカーが走錨、衝突し大きな損傷を与えた事故、2019(令和元)年9月に台風15号が東京湾を直撃し、走錨した貨物船が南本牧はま道

路へ衝突する事故など、台風による災害をはじめとする豪雨災害により、甚大な被害が発生しました。今後、地球温暖化等の気候変動により、世界的に異常気象がさらに増加する可能性も指摘されています。



出典:IPCC AR5 WG2 政策決定者向け要約 Table1参考
深田サルベージ建設株式会社 作成



出典:気象庁ウェブサイト「大雨や猛暑日など(極端現象)のこれまでの変化」より
深田サルベージ建設株式会社 作成

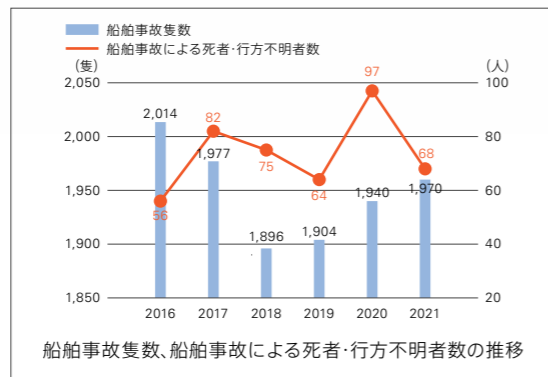
社会課題への貢献方針

災害に対して、インフラの復旧工事を優先して行います。
防災・減災となる社会インフラの構築を行い社会に貢献します。

02 海洋事故・遭難

日本は、国土面積約38万平方km(世界第60位)に対し、その領

海や排他的経済水域は約447万平方km(世界第6位)を占める海洋



出典:海上保安庁 統計資料(速報値含む)より 深田サルベージ建設株式会社 作成

大国です。この広大な海域に多くの船舶が往来し、世界でも有数の海難発生海域と言われています。我が国の周辺海域では、海運、漁業、マリレジャーなど幅広い分野にわたり船舶により多種多様な活動が行われています。特に近年の国民の余暇志向の高まりに伴い、マリレジャーが急速かつ広範に普及し海難事故が絶えません。

社会課題への貢献方針

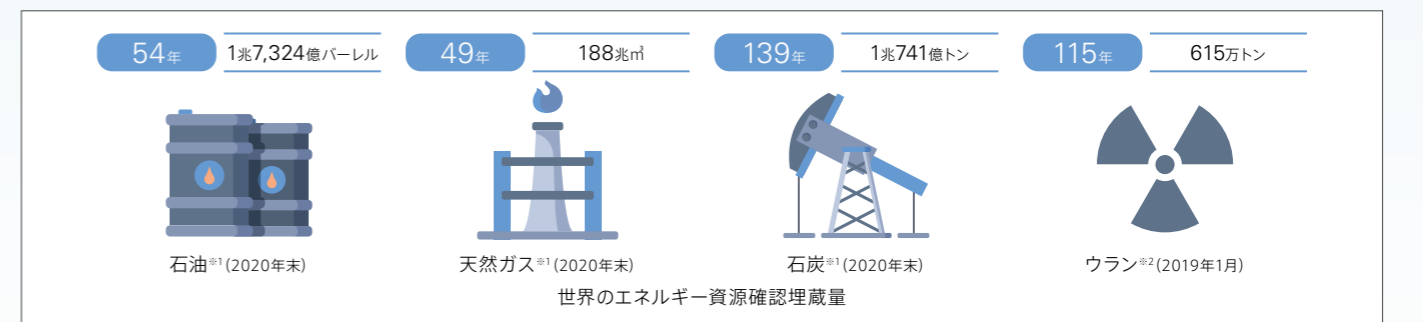
国内外を問わず座礁・沈没した船舶の救助や積荷の回収を行い社会に貢献します。流出した油などを回収し海洋環境を守ります。

当社は、ISU(国際救助業者連盟)の日本メンバーとして世界各国のサルベージ会社とも連携を保っており、国外のサルベージや多国間に跨る大規模油濁防除などに対応しています。世界に繋がる海において、船や海の安全を守るために日夜錬磨を積み活動しております。

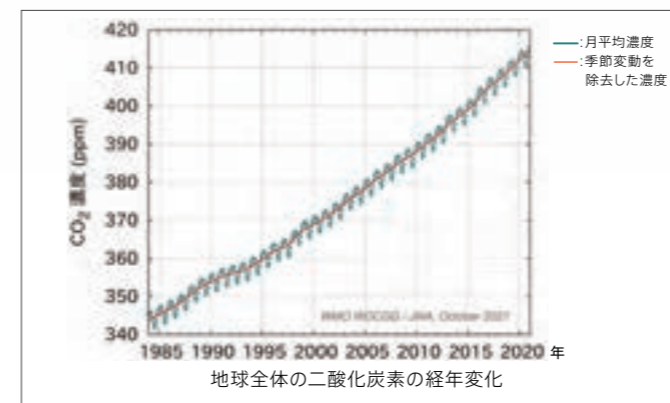
03 資源エネルギーの枯渇と地球温暖化による気候変動

人類が発展してきた背景には、エネルギーの存在が欠かせません。産業革命以後、人類は化石燃料であるエネルギーを大量消費し、豊かな生活を得る一方、地球温暖化の原因となる温室効果ガスを排出し続けました。地球ができてからの46億年を1年に圧縮すると、地球誕生を1月1日00:00とした場合、産業革命は12月31日23時59分58秒あたりとなります。それから言うと、わずか2秒で化石燃料の大量消費で地球温暖化や海洋プラスチック問題という地球規模の環境問題を発生させたといえます。

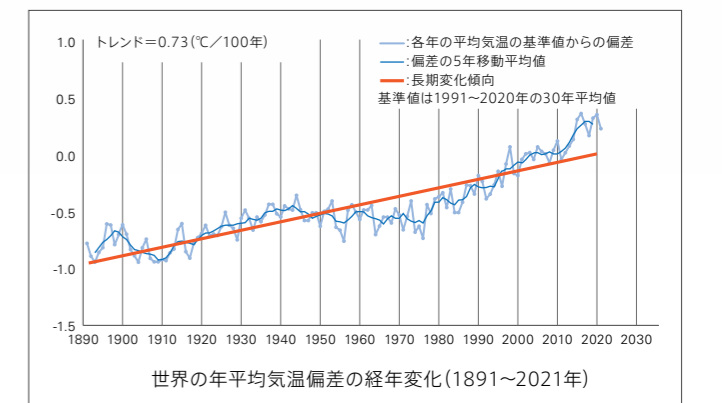
資源エネルギーは未来永劫ではありません。特に、アジアの発展途上国を中心に、化石燃料の利用が増え、世界のエネルギー需要量は2040年には2014年の約1.3倍になるともいわれ、限りある資源をめぐる世界で資源獲得競争が激化すると懸念されています。その中で、地球に優しい再生可能エネルギーとして太陽光発電、バイオマス発電、そして風力発電などが注目されています。特に高効率で電気エネルギーに変換でき、経済性を確保できる可能性から洋上風力発電に大きな期待がもたれています。



出典:資源エネルギー庁ウェブサイト「1-1-6」世界のエネルギー資源確認埋蔵量より 深田サルベージ建設株式会社 作成



出典:https://ds.data.jma.go.jp/ghg/kanshi/ghgp/co2_trend.html



出典:気象庁ウェブサイト 各種データ・資料「世界の年平均気温」より
深田サルベージ建設株式会社 作成

社会課題への貢献方針

深海域における海底資源調査などを通じて、我が国の海洋資源開発に貢献します。
風車本体・基礎構造物の輸送や設置工事からO&Mまでを行い、再生可能エネルギーの普及で社会に貢献します。

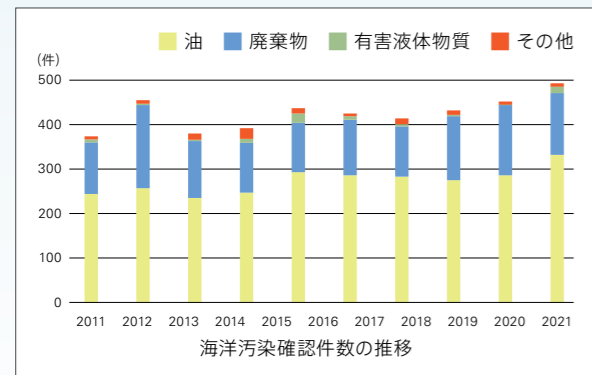
当社が認識する社会課題と貢献方針

04 海洋汚染

地球温暖化や森林破壊と並んで問題なのが海洋汚染です。国連海洋法条約(UNCLOS)*は2020年7月現在、167の国とEUが締結しており、海でつながった世界全体の普遍的な条約として位置づけられています。

海上保安庁によると、2020年に起きた海洋汚染は453件で、

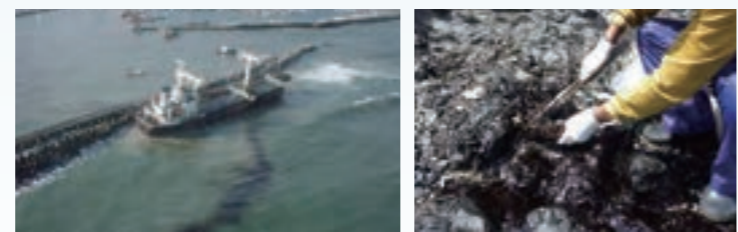
※国連海洋法条約(UNCLOS: United Nations Convention on the Law of the Sea(海洋法に関する国際連合条約))



出典:海上保安庁 警備救難部 環境防災課 海洋汚染の現状より 深田サルベージ建設株式会社 作成

汚染物質としては船舶からの油と陸上からの廃棄物でそのほとんどを占めます。発生原因としては、故意、取り扱い不注意、破損、海難の順で、人為的なものである事実は、人々の環境問題への意識の低さを露呈する形となっています。

船舶事故による油の流出は海洋汚染の原因の1つですが、船舶が座礁し、油が大量に流れ出すと海中から油を除去することは難しく、海洋生物の生命にかかわります。



外国船からの油流出事故

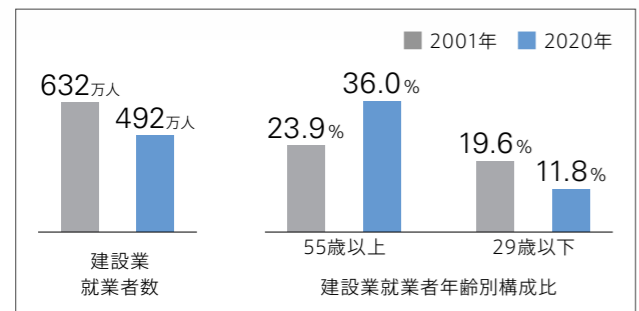
船舶事故の油回収作業

社会課題への貢献方針

船舶事故での油回収や防除に努め、きれいな海を守ります。ビーチクリーン活動などに参加し、環境問題への啓発活動を行います。

05 人口減少・高齢化社会

我が国の総人口は、2008年の1億2,808万人をピークに減少傾向にあり、2050年には約1億人にまで減少する見込みで、今後急激な人口減少が予想されます。



出典:総務省「労働力調査」より 深田サルベージ建設株式会社 作成

その中、建設業における就業者も減少と高齢化が続いており、社会インフラの構築、維持管理・更新を担う人材不足が懸念されています。この要因の一つとして、建設投資の大幅な減少等が技能労働者の賃金低下をもたらしていることが考えられます。建設業界は、バブル崩壊後は全産業平均よりも収益力の低下傾向が続き、2000年代以降は非常に低い水準で推移しています。今後、発注規模や工期の工夫に加えて、積算単価を実態に即して適宜見直ししていくことで、建設業が一定の収益性を確保し、将来に向けた設備投資や人材育成を行っていくような環境づくりを進めていくことが必要です。

社会課題への貢献方針

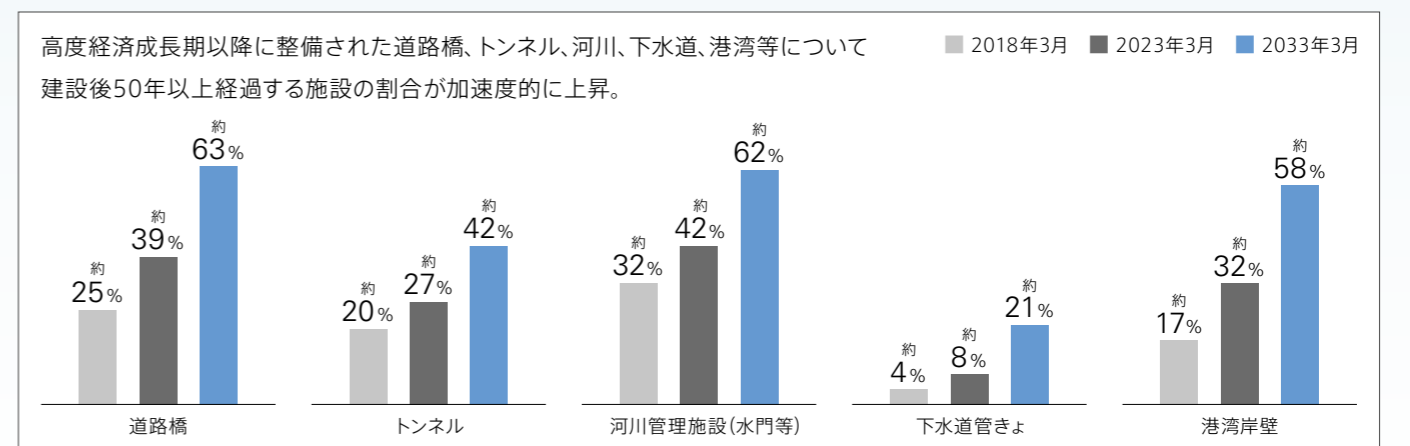
技術の伝承や人材育成に努め、建設業に従事する人材の確保、育成を行います。また、働き方改革や女性の活躍を推進し、働きやすい環境づくりに貢献して建設業を魅力あるものにしていくよう努めます。

06 社会資本の老朽化

我が国では、1964年の東京オリンピックの頃に整備された首都高速1号線をはじめ、高度成長期以降に整備されたインフラが急速に老朽化し、今後、建設後50年以上経過する社会資本の割合が加速度的に高くなる見込みです。コンクリートにも寿命があるように、整備されたインフラには寿命があり、その効果が永続的に発揮されるわけではありません。これまでに整備してきた社会インフラを適切に維持管理することでその機能を適切に発揮させるとともに、必要な社会インフラについては防災・減災の面からも更なる充実を図ることが重要です。

港湾施設のように、補修・修繕が必要となるインフラの大部分が水中に存在しているものや、大きな橋梁等の維持管理が必要な箇所が高所に存在するものもあり、そのようなインフラの維持管理は厳しい作業環境で行うことを余儀なくされます。

国土交通省は、社会資本を維持していくのに必要な将来費用を試算。不具合が生じる前に対策を行う「予防保全」を基本とする場合、2048年度までの30年間にかかる維持管理・更新費は合計で最大約195兆円と試算しています。



出典:国土交通省「社会資本の老朽化対策情報ポータルサイト インフラメンテナンス情報」より 深田サルベージ建設株式会社 作成



ドライ工法による橋脚補修事例

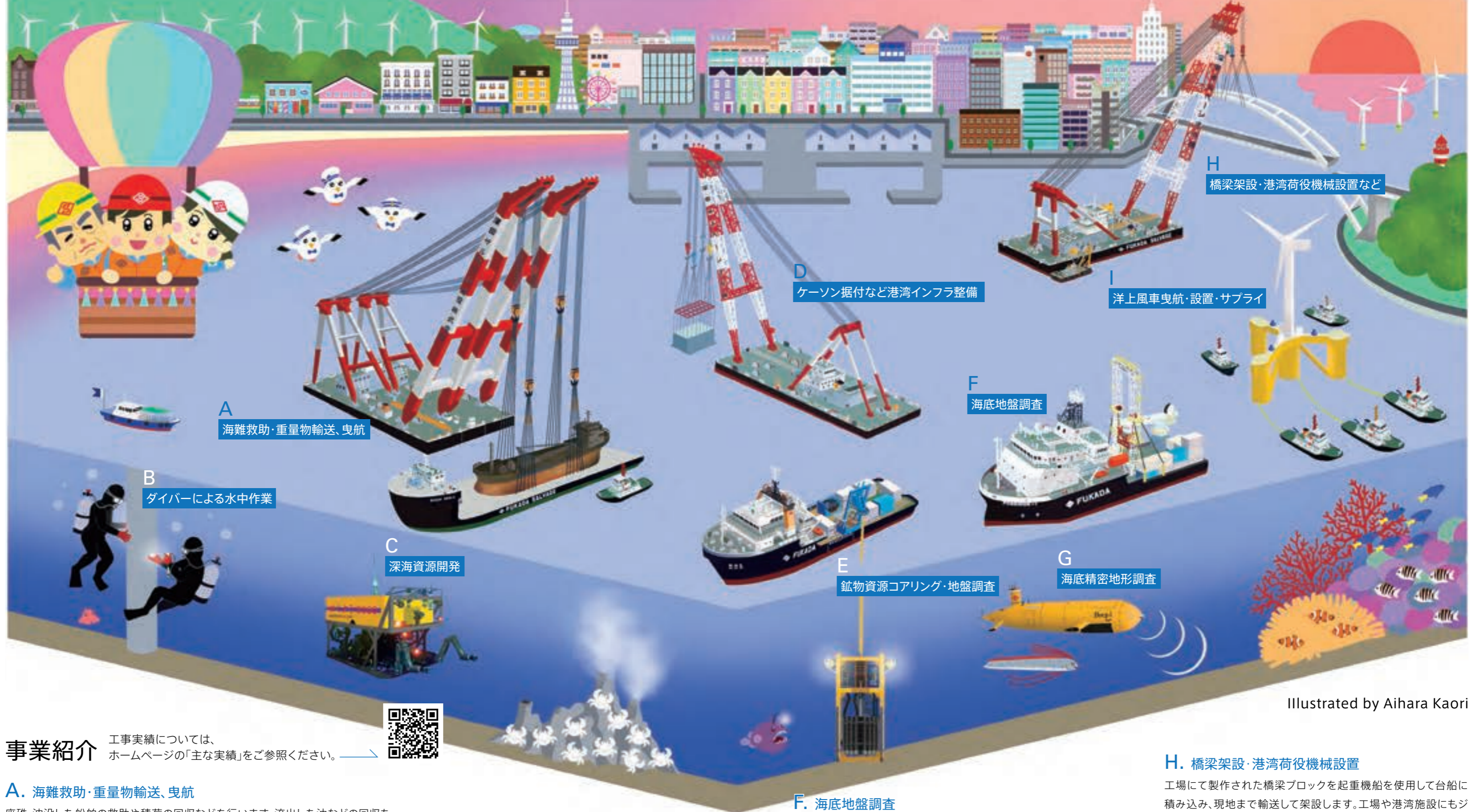
ドライ工法で使用するドライボックス(標準タイプ) ケーソン据付けの様子

・NETIS(新技術情報提供システム)登録番号= KKK-170001-A
 ・東京都「新材料・新工法」登録番号= 29004

施工実績

社会課題への貢献方針

橋梁・揚重機などの大型構造物・重量物輸送や設置などを行い安全・安心・便利に暮らせる社会インフラ整備に貢献します。津波や高潮に備えた護岸整備や海底トンネルの沈埋函輸送や据付を行い、インフラ整備や防災で社会に貢献します。



事業紹介

工事実績については、
ホームページの「主な実績」をご参照ください。 →



A. 海難救助・重量物輸送、曳航

座礁・沈没した船舶の救助や積荷の回収などを行います。流出した油などの回収も実施し環境に配慮します。撤去した船舶は大型台船を使用して運搬も行います。

B. ダイバーによる水中作業

ダイバー(潜水士)により海中での溶接や切断、固縛、解絡作業、船底の調査などを行います。

C. 深海資源開発

「海洋基本計画」や「海洋エネルギー・鉱物資源開発計画」に基づく政策として、我が国が権益を有するEEZ内外の海底熱水鉱床、コバルトリッチクラスト、マンガン団塊などの海底鉱物資源、非在来型エネルギー資源であるメタンハイドレートを深海ロボットAUV・ROV等を用いて調査します。

D. ケーソン据付など港湾インフラ整備

岸壁や防波堤の基礎となるケーソンを製作し、起重機船を使用して据付します。海底トンネルでは沈埋函^{※1}の輸送や据付を行います。港湾のインフラ整備や防災対策に貢献しています。

E. 鉱物資源コアリング・地盤調査

水深3,000mまで潜航可能な海底着座型ドリルロケットを用い、海底熱水鉱床のコアサンプル採取や、脚を替えてCPT(コーン貫入試験)^{※2}ツールによる洋上風力地盤調査にも活躍します。

F. 海底地盤調査

洋上風力発電設備を計画している海域において海底地盤状況を把握するための調査を行います。調査手法としてはCPT(コーン貫入試験)、PS検層^{※3}といった測定や土・岩盤等の試料採取も行います。

G. 海底精密地形調査

海底3,000mまで潜航可能かつさまざまな計測機器を搭載したAUV(自律式無人潜水機)を用い、精密な地形調査、データを提供します。海底に沈んだ船舶、航空機などを探索する海難救助時にも活躍します。

※1 沈埋函 沈埋函と呼ばれるボックスカルバート状(箱型のコンクリート)の構造物を海底で繋げることでトンネルを建設する技術
 ※2 CPT Corn Penetration Test 地盤強度や土質分類情報を得るための試験方法
 ※3 PS検層 ボーリング孔を用いて地盤中を伝播する弾性波動の伝播時間を測定して、地盤のP波・S波速度を求めるとの調査方法
 ※4 O&M Operation & Maintenanceの略で、設備の設置後にその運用と保守を行うこと

H. 橋梁架設・港湾荷役機械設置

工場にて製作された橋梁ブロックを起重機船を使用して台船に積み込み、現地まで輸送して架設します。工場や港湾施設にもジブクレーンやコンテナクレーンを設置したり、古くなったクレーンなどの撤去を行います。

I. 洋上風車曳航・設置・サプライ

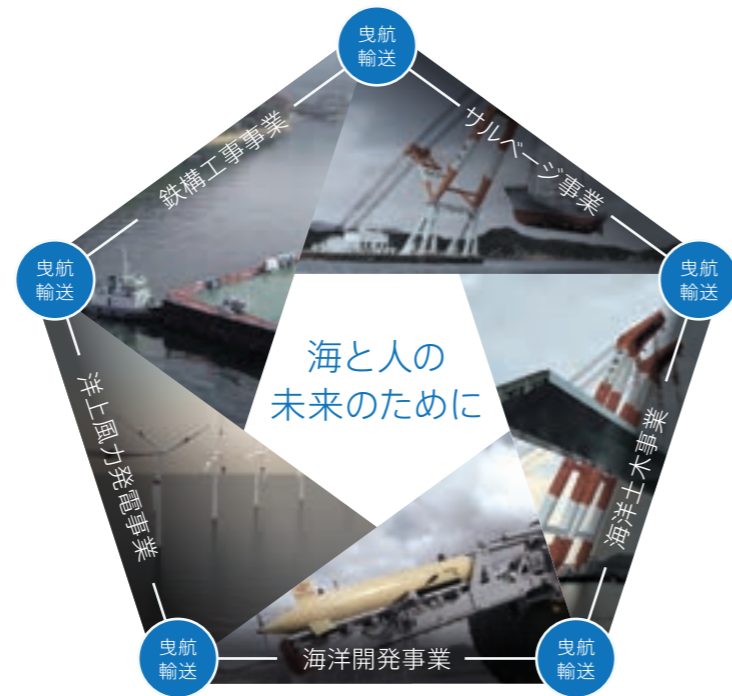
浮体式風車曳航実績をベースとして、風車本体・基礎構造物の輸送や設置工事を行います。また当社の総合力を生かしてO&M^{※4}や将来役目を終えた設備の撤去まで洋上風力発電事業全体のライフサイクルを見据えたシームレスなサービスを提供します。

Illustrated by Aihara Kaori

事業担当役員メッセージ

「総合海事企業」 として

社会課題の解決に
積極的に貢献する5つの事業活動



鉄構工事業



取締役 西日本支社長
鉄構工事業担当
葛間 義博

鉄鋼工事業では、経営理念である「海と人の未来のために」を実現するため、社会インフラの整備に取り組んでいます。

主要交通網整備に欠かせない橋梁架設工事では、2021年度は、衣浦大橋架設工事、大師大橋架設工事、高速1号羽田線更新工事などの大型案件に取り組みました。

海上交通アクセスの整備では、大阪南港フェリーランプウェイ設置や各地方港の棧橋係留設備の整備と緊急修繕などを行っています。

また、和歌山地区では、ニュースでも大きく取り上げられた海鷲の糞害腐食により崩壊した六十谷水道橋の緊急復旧工事を手掛け、和歌山市の4割にあたる住民の方々の生活用水確保

に貢献しました。

この他にも、淀川大橋桁下補修工事・名港中央大橋耐震補強工事、地震津波災害軽減のため淡路島福良港フラップゲート曳航、淀川大堰予備ゲート更新工事、相島漁港・幣串漁港の波浪減衰のための浮防波堤復旧・更新工事等にも多大な実績を上げました。

さらには、三隅・伊方・松浦・七尾・四日市・知多・上越等各地の原子力及び火力発電所のメンテナンス工事や武豊火力発電所建設工事にも従事しました。

これからも培った技術と経験で社会課題を解決し、人々にとって安心・安全な社会を未来に繋げてまいります。

洋上風力発電事業



常務取締役
洋上風力発電事業担当
坂本 隆

東日本大震災直後の福島浮体式洋上風力プロジェクトにおける浮体曳航や係留工事を除き、当社の洋上風力関連事業は、2016年の港湾法の一部改正により港湾区域における洋上風力案件の具体化が始まり、また2019年の再エネ海域利用法の施行により始まった一般海域における洋上風力案件の仕組み作りが進む中、日本国領海における洋上風力案件の推進とともに始まっています。当社の最初の取り組みは風車建設候補地における特殊調査船による

海底地盤調査であり、風車建設計画において最も重要な情報の一つを事業者の方々に提供することで、風車計画をより精緻なものとする事ができます。

今後は当社の有する起重機船、曳船、大型台船等を活用し、モノパイル等の大型構造物の輸送や施工において元請工事会社殿のEPC事業に協力することを通じて、洋上風力事業者殿の事業展開において必須の存在になることを目指します。

サルベージ事業



取締役 サルベージ担当
全社サルベージ統括部長
木田 聡範

当社は創業以来、海難に遭遇した船舶の救助や沈没した船舶の引き揚げを行っています。

日本の領海や排他的経済水域は、面積で世界第6位を占めており、この広大な海域に多くの船舶が往来して海難事故が絶えません。また、近年では気候変動の影響から、巨大台風や異常気象を原因とする海難事故や激甚災害が数多く発生しています。時には、地震国として津波による大災害も発生しています。これらの事故や災害が発生すると、事故船舶からの油や

有害物質の流出による海洋汚染や船舶の航行障害となり社会に大きな影響を与えます。そのため、一刻を争い対処する必要があり、当社はISUメンバーとして24時間365日の対応体制を多くの海難救助船を配して対応しています。特に、困難を極める深海からの沈没船の引揚げや積荷の回収において、当社はROV(有索無人潜水探査機)やAUV(自立式無人潜水機)などの最新設備と運用技術を保有しており、国内サルベージ事業の雄として存在感を示しています。

海洋土木事業



取締役 営業本部副本部長
海洋土木担当
水谷 有利

国土強靱化事業での防災・減災の取り組みとして、大型の海上起重機船および台船での護岸築造や海岸・岸壁整備事業を行い、激甚化・頻発化する津波や高潮による風水害や南海トラフ等の巨大地震への対策を通じて、これらの社会課題の解決に向け貢献しています。

また、高度成長期以降集中的に整備された港湾施設や海岸・河川保全施設などのインフラの経年劣化にともなう機能低下に対し、メンテナンス・リニューアル事業を行っています。

特に防潮堤や水門、道路橋脚や橋台の耐震化対策の仮設工法として、当社がNETIS*に登録した新技術・ドライ工法を用いて、作業の安全性や経済性、品質を確保した技術で施工を行っております。さらに、地球温暖化に伴う海洋環境の変化による漁場の変動や魚種の変化が顕在化する中で、持続可能な漁業生産を確保するため、大水海域における漁場整備事業参入を含め、海洋環境分野への更なる拡大にも力を注いでいます。

*NETIS(New Technology Information System): 新技術情報提供システムのこと
民間企業等により開発された新技術に係る情報を、共有及び提供するためのデータベース

海洋開発事業



取締役 東京支社副支社長
海洋開発部門担当
岡本 貢一

我が国は、鉱物資源、エネルギー資源が乏しく、そのほとんどを輸入に頼る資源小国であります。また、これらの資源は枯渇性資源であり、新興国の経済発展、ロシア・ウクライナ侵攻などの影響により、資源の需要増加、供給不足にて世界中で更なる資源獲得競争が行われるものと考えられ、資源確保は喫緊の課題であります。

この課題に関し、我が国が持つ領域および排他的経済水域(EEZ)を含めた世界第6位の海洋面積において豊富に存在する各資源の賦存状況調査・海底部環境調査を行っておりますが、将来の資源商業化においては更なる有望海域の発見が必要であり、遠方・大水深部での調査、その後の各資源の揚収・運搬作業に技術面・コスト面において多くの課題を残し、現在官民一体となった研究・開発・実験が行われ

ております。

当社は、大型作業船に搭載した各3,000m水深対応のROV(有索式無人潜水機)・AUV(自律型無人潜水機)・SFD(海底着座式ボーリング機)などの調査機器を用いた海洋資源調査に参加し、実績を積み、技術力を磨いてまいりました。遠方・大水深部の対応には、長期間の調査に対応する大型作業船、3,000m以深対応の調査機器が必要であり、お客様の要望に応えるべく、国内民間企業として海洋調査部門のTOPを目指し、機器の更新・調査方法の改善を行い、人材育成も進め、その実績・経験をもって今後の資源商業化における揚収・運搬作業にも参画し、我が国のエネルギー・鉱物資源問題克服の為の歯車となり、海洋立国実現の一翼を担いたいと考えています。

独自の技術で社会課題に立ち向かう 技術紹介

当社は、総合海事企業として誇れる技術と実績で「技術の深田」とよばれ、安心・安全な社会の実現という当社に課せられる社会的使命を果たしてきました。これからも、その技術を

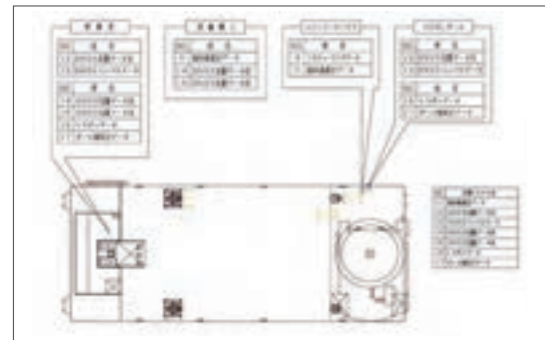
研鑽し、社会に必要とされる会社としてあり続けていく、たゆみない努力をおこなってまいります。

洋上杭打設での計測管理手法

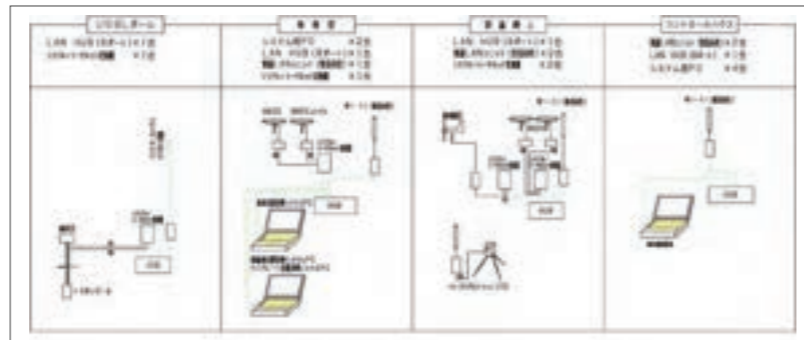
陸上や港内と違い目標物の無い沖合洋上において、これまで当社が培ってきたGNSS*機器等の計測技術を使って、洋上杭設置時の高精度測量を実現しました。また、当社パートナーと連携し、杭建て込み精度モニタリングシステムと杭打設挙動

計測システムを洋上へ展開することにより、打設時の傾斜、リバウンド等をリアルタイムに監視し、より効率的な作業を実現しました。

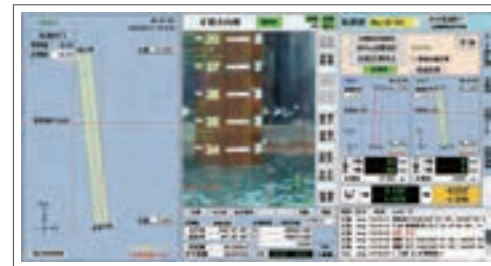
*GNSS(Global Navigation Satellite System): 全球測位衛星システム



計測システム機器配置図



計測システム機器イメージ図



杭建て込み精度管理モニター画面



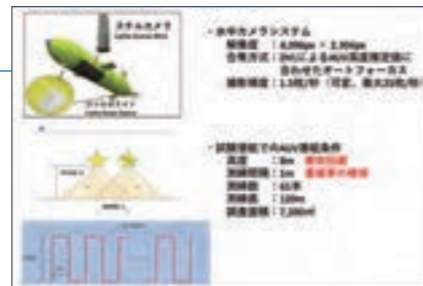
杭建て込み状況

巡航式PhotoSurvey

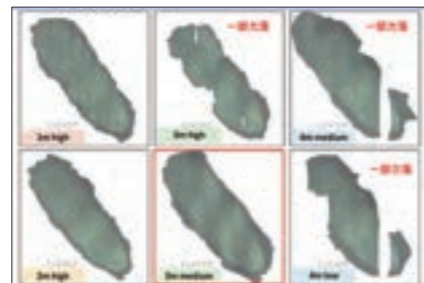
当社が保有するAUV(自律式無人潜水機)「Deep1」は従来音波探査に利用されてきましたが、2020年のAUVアップグレードに伴い、新たにカメラシステムを搭載しました。2021年と2022年の2回にわたってシートライアルを行い、当社パートナーの協力を得て、AUVによって撮影した写真から海底モザイク図の作成に成功しました。今後、写真撮影による海底地形調査への利用が期待されています。



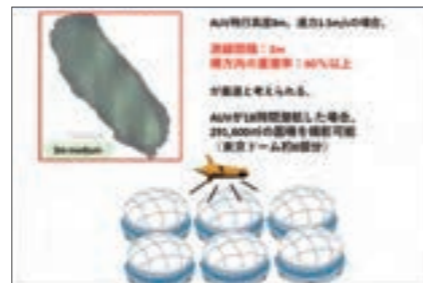
deep1の概要



水中カメラシステムの概要



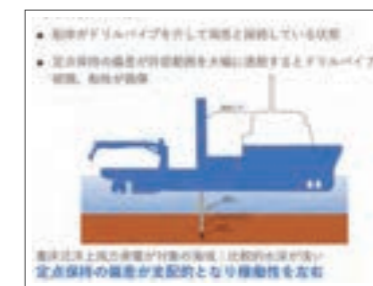
モザイク図の比較



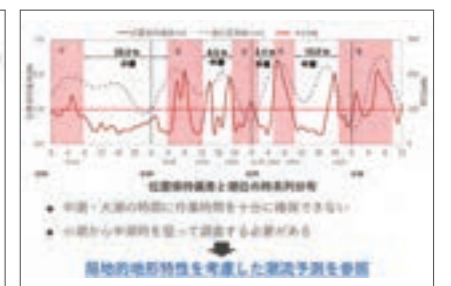
最適な潜航条件

局地的潮流予測手法の考案

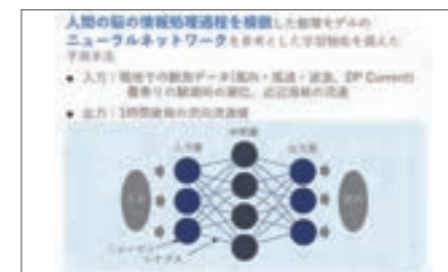
一般に予測が困難とされ、尚且つ作業への影響が大きい局地的潮流の解析について、当社パートナーの協力を得て、近年気象予報でも取り入れられつつある機械学習の手法を導入し、調査船「STANFORD HOBBY」での地盤調査において、一定の成果をあげました。当手法は観測情報のフィードバックが重要であることから、調査船を保有する当社に適した手法と考えられ、今後の展開が期待されています。



定点保持イメージ図



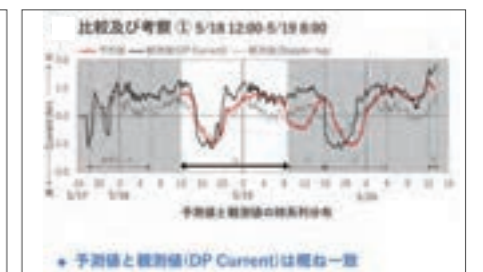
定点保持偏差と海況の傾向



局地的潮流予測_ニューラルネットワーク概念図



予測フロー

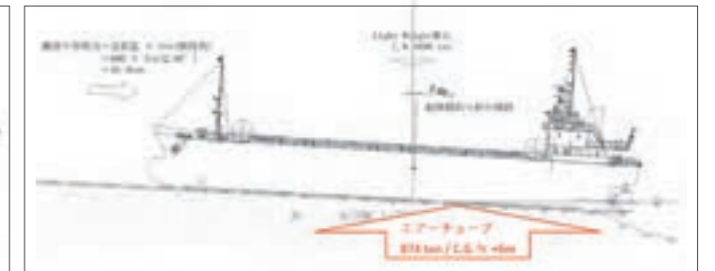
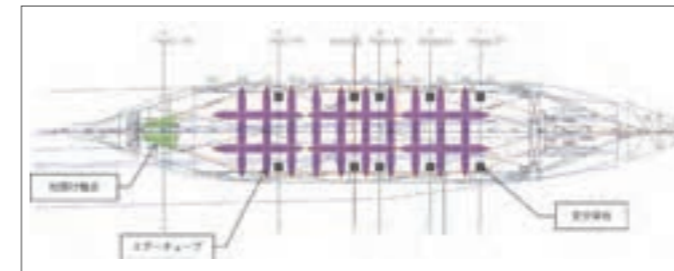


予測値と観測値の比較

エアチューブを使用した進水技術

船台の破損により進水ができなくなった新造船に対して、エアチューブを利用した進水支援を行いました。通常の座礁船と同様に曳船を使用した引き下ろしも考えられましたが、建造船に極力ダメージを与えないようエアチューブ工法を採用しま

した。当工法は、東北震災復旧当時から導入されていますが、船台からの進水に利用することは初となる案件であり、難易度としても高いものとなりましたが、建造船にダメージを与えることなく、進水作業に成功しました。



「技術の深田」とは 理事 技術部長 西田 英司



「技術の深田」と言われる当社の技術とは何かと問われると、「起重機船や台船などを駆使して工事を無事に完遂できること」ではないかと考えます。そこから踏み込んで、そのための具体的な要素とは何かを考え始めると、なかなか明快な答えが見つけれず、結局のところ、社員

各自が積み重ねていく知識・技能・経験ではないかと考えています。特に、当社事業領域である海洋での作業は不明確な部分や不安定な要素が多いことから、お客様が工事を計画して実行する際に、タイムリーに提案や助言ができ、無事に工事を完遂するための知識・技能・経験が技術力といわれ、評価と信頼に繋がっているのではないかと考えます。

社内表彰制度

当社は、企業価値向上と組織の活性化や従業員のモチベーション向上及びエンゲージメントの向上を図るため、社内表彰制度を設けています。

永年勤続に対する表彰、安全に工事の成果を収めた個人な

らびに船舶・拠点、部門を表彰する安全表彰に加えて、2021年度より、2030年に向けたビジョン「人を育てる」、「技術を磨き、繋ぐ」、「幸福な会社にする」を実現するために新たに技術表彰を新設しています。

永年勤続表彰

会社の繁栄・発展のために長年貢献した従業員への感謝として永年勤続を表彰しています。

勤続満10年以上の従業員を5年刻みで表彰しており、2021年度における満10年から満50年の永年勤続表彰該当者は41名で

した。創業記念式典において、会社の繁栄・発展のために長年貢献した従業員へ、社長より感謝のしるしとして表彰状と記念の品が授与されました。



安全表彰

「安全はすべてに優先する」は、社是として1番目に掲げられており、安全は当社が事業を行う上で何よりも優先されなければなりません。すべての従業員の安全と健康を確保し快適な職場づくりを行うことは、会社として、また従業員一人ひとりが最優先に取り組むべき課題です。

特に、当社が事業活動を行う海という特殊な環境下において、

一つとして同じ現場や作業は無く、一日においても、海象、気象、潮汐などの多くの変化があり、安全の確保に定常作業や王道は無く、むしろ絶対な安全は無いというくらいの気持ちが必要です。それを愚直に実践して10年間無事故無災害の「金剛」「熊野丸」を含め5船2部門と工事特別表彰の10件が表彰されました。

無事故無災害表彰

10年…「金剛」、「熊野丸」／ 5年…「呉基地」／ 3年…「あきしお」、「九州基地」、「大和」、「伊豆」

工事特別表彰

- 東京支社
- Poseidon-1/STANFORD HOBBY 唐津・吹上浜地盤調査
 - 新世丸/はくよう3000 最上・上越沖ROV環境調査
 - 首都高速道路大師橋架橋架設工事
 - 観光船調査・撤去
- 西日本支社
- 秋月外護岸改修土木その他工事 ケーソン製作・据付
 - 汽船残存油除去

- 大阪支社
- 活魚運搬船撤去
 - 港湾区域海岸改良工事(高潮) 免々田川樋門ドライボックス工事
 - 橋りょう整備事業一般国道247号衣浦大橋上部工事
 - 九州電力(株)松浦火力発電所連続式アンローダー撤去・輸送・解体作業

技術表彰

当社が誇る高い技術力をさらに磨き、新たな技術の開発に取り組んだ案件に対して技術表彰を行っています。本年度は新たに確立された技術の中から、特に優れた3件が表彰されました。

これらの技術は既存技術への応用など、さらなる可能性を秘めています。

技術名称

・洋上風力発電工事(杭打設作業)における計測機器を用いた施工管理技術

・AUV「Deep1」による巡行式フォトサーベイ機能の実用化

・洋上風力地盤調査船への局地的潮流予測手法の考案

P.17

P.17

P.18

工事報告会

当社の重点課題である「技術伝承」の一環として、本年度の技術表彰全件および工事特別表彰の中から選抜された案件について、「工事報告会」を開催して全社で共有しています。Web会議

での開催でしたが、78名の社員が参加して行われました。質疑はチャット形式で行われ、多くの質疑応答が活発に行われました。



先人への感謝とその意思を受け継いで

2021年度(創業～2021年7月22日にご逝去された方)の物故者追悼法要が当社創立記念日の令和4年7月22日(金)に京都市東山区の大谷本廟にて執り行われました。山本代表取締役社長、三崎取締役相談役他数名が参列し、故人のご冥福をお祈りいたしました。

当社は、毎年の創立記念日に物故者追悼法要を執り行い、ご遺族に対しては、ご逝去の日から25年間お供え(線香料)を欠かさずお送りして感謝の気持ちを表しています。



FOREVER「伊豆」

当社事業の一端を担い続けた起重機船「伊豆」の思い出

1973年10月に建造された起重機船「伊豆」が2022年3月に長い歴史に幕を下ろしました。当社最大の起重機船「武蔵」(長さ107m、幅49m、深さ8m)と比較すると「伊豆」(長さ63m、幅26.4m、深さ4.5m)は当社の中では中型に分類され、大型起重機船では運航できない河川や狭くて水深の浅い海域での作業を可能とし49年間にわたり事業の一端を担ってきました。「伊豆」の乗組員の方々は老朽化する船体のメンテナンスを繰り返し行い、大切にしてきました。仕事や生活の場であった「伊豆」について、歴代2人の船長に語っていただきました。また、「伊豆」からその仕事を引き継ぎ、再配置された「大和」の阿部機関長にこれからの「大和」について語っていただきました。



「九州基地」技手
2004-2019「伊豆」船長
境屋 聡
1982.1.13入社 「九州基地」作業員
1984.7.13～ 「吉林号」甲板員
1989.8.20～ 「吉林号」甲板長
1996.3.31～ 「伊豆」甲板長
2004.10.20～ 「伊豆」船長
2019.4.1～現在 「九州基地」技手

「伊豆」で思い出に残っていることは何ですか？

尾道水道にある向島の造船所へは東京や地方向けの橋梁の積み出しに何度も行きましたが、係留作業がとても難しい場所で、行くたびにいつも苦労したのが思い出に残っています。狭い水域なのでアンカーを打ってはいけない場所が多く、曳船を2隻使用して船の位置を保ちながら係留作業を行うのですが、アンカーが打てる場所への移動中、浅瀬に乗り上げないかとヒヤヒヤしっぱなしでした。たった5分ぐらいの移動時間が1時間ぐらいに長く感じました。

「伊豆」の良さ

本社からの船長業務監査などには船長、甲板長、機関長の責任者だけでなく、乗組員全員で立ち会うようにしていました。そうすることで乗組員全員が監査の目的を理解し、指摘された内容をその場でしっかり認識し、情報を共有できるからです。船の安全や環境に関わる全てのことは全員で参加するという取り組みをし、本社からも全員で立ち合いをしてくれる起重機船は「伊豆」だけだと言われていました。コミュニケーションが良いのが「伊豆」の良さだと思います。

大変だった体験

島根県の鹿島沖で大時化に遭い、立ち往生したことがありました。境港に向けて避難しようとしていましたが想像以上の大時化だったので、急遽近くの恵曇港に避難することにしたら曳船「第二周防丸」の舵が効かなくなり、身動きが取れなくなりました。船は2階まで高さがあるような大波を受けて、資材や品物が海に流されてしまいました。私も頭から水を被って、流されそうになりましたが、たまたま通りがかった他社の曳船に助けていただきました。その時は命の危険を感じ、本当に怖かったです。

船舶としての安全意識

入港した全ての港でアンカーを打った場所を記録したり、安全な運航ができるようにカーナビを購入しました。カーナビは海上にも航路が残るので、狭い港を安全に入港できるように経度と緯度を全て記録するようにしていました。その記録した航路を他の起重機船にFAXで送ったりしたこともありました。自分たちだけではなく、当社全ての船舶が安全に運航できることも大切だと考えていました。

人材育成について

船長業務監査だけでなく、全員参加型で業務に取り組んできたので、特別何かを意識して指導しなくても、若い人たちはできるようになっていました。私から次の竹谷船長に交代する時、現場の関係で引継ぎ期間が3日間しかなかったのですが、普段から全てを伝えることができていたので慌てることなく引き継ぎを終えられたと思っています。若い人たちが立派な甲板員に育ってくれていて何も言うことがないです。

余暇の過ごし方

相撲が好きなので大相撲中継と夜のダイジェスト番組を見

ることが楽しみです。仕事では乗組員が安全に作業を行っているかと気持ちを常に張り詰めています。相撲番組を見ることで、作業中の張り詰めた気持ちをリラックスさせています。



「伊豆」船長
竹谷 修
1992.3.5入社 「九州基地」作業員
1994.3.1～ 「吉林号」甲板員
1996.4.1～ 「伊豆」甲板手
2001.9.1～ 「伊豆」運転士
2004.10.1 「伊豆」甲板長
2019.4.1 「伊豆」船長
2022.4.18～現在 「大和」船長

「伊豆」で思い出に残っていることは何ですか？

甲板長時の話になりますが、山口県萩市の大島のジャケット据付工事です。「伊豆」は2フックで間隔が2m40cmしかなく、品物が大きかったので玉掛けが非常に難しく、フック間が広くなると前後のバランスが悪くなるので据付けがなかなか上手くいきませんでした。何度も上げたり下げたりを繰り返して作業を終えるのに5時間ぐらいかかりました。「武蔵」のように4フックあれば調整できるのですが2フックの「伊豆」では難しい作業だったので思い出に残っています。



熊本港南防波堤の軟弱地盤着底式ケーソンの据付工事

「伊豆」にしかできない仕事

熊本港南防波堤の軟弱地盤着底式ケーソンの据付工事は「伊豆」にしかできない現場だったと思います。熊本港周辺は干満の差が大きく4.5mの潮位差にもなり、沖合1kmの地盤高が±0mの干潟海域です。ケーソンを製作している場所は防波堤に囲まれた狭くて浅い場所にあり、当社の起重機船の中では「伊豆」でなければ現場に入ることができませんでした。

人材育成について

まず自分がやって見せるようにしています。1、2回で覚える人もいれば、そうでない人もいますので教え方は工夫しています。最近は新卒採用者だけでなく、違う職種からの中途採用者も増えてきたので本人たちのプライドを傷つけないように指導の仕方には気を配っています。

休日の過ごし方

休日は妻と買い物に出かけたり、お笑い番組を見て過ごしています。お笑い番組は録画して見るぐらい好きなので、とても良い気分転換になります。自宅で家族と過ごす時間は心も体も安らぎます。

「大和」は2022年4月に所轄変更のため横浜支店から九州支店の配属となりました。「伊豆」の竹谷船長を迎えて九州支店所属の新生「大和」として、期待することはありますか？



「大和」機関長
阿部 悦郎
1999.10.25入社 「鳴門丸」機関長
2001.2.1～ 「わかしお」機関長
2005.4.1～ 「はるしお」機関長
2008.6.1～現在 「大和」機関長

今後の「大和」については若い人たちがどんどん前に出て積極的に何でも取り組んで、竹谷船長と一緒に良い船にしてほしいと思います。私たちの若い頃は自分たちで解決してきました。故障が発生した時は部品を分解して、中を掃除して、磨いて、修理を繰り返してきました。この経験をしたことで何かトラブルが発生した時に「あ、あそこがおかしいのかな？」という気付きに繋がって活かすことができました。今の人もたくさん経験を積んで率先して仕事に取り組んでほしいと思います。船は我々が活躍する舞台です。船がその能力を発揮できるように我々は常にメンテナンスを行っています。船の状態に皆で気を配ること、それが会社の未来のために、船と共にある乗組員ができることだと思います。



技術を支える人々

社長 × 次世代社員

当社の持続可能な発展のための次世代を担う社員たちの思いを知る



春日 透

H15.04.01 入社
東京支社 海洋開発部
課長

杉本 絵理子

H23.09.26 入社
本社 営業本部
課長代理

山本 寿生

代表取締役社長

司会:仲谷 知佐子

H06.04.01 入社
本社安全環境事務局
課長代理

鈴木 勇介

H16.0401 入社
大阪支社 作業課
課長

政兼 陸人

H23.10.01 入社
西日本支社 作業課
課長代理

山本 当社に入社したきっかけについて聞かせてください。

杉本 海は好きだったのですが、サルベージ業界のことは全く知りませんでした。入社してから海に関わる仕事の幅広さを知り、すごくいい縁をいただいたと思っています。

春日 私は出身が海無し県の埼玉県で、幼少の頃に両親に海に連れて行ってもらったのが印象に残っていて、海に関わる仕事がしたいという思いで入社しました。

鈴木 私は水産高校出身で、学んだことを活かせる会社に就職したいと思い、当社に出会いました。

政兼 商船高校在学中に近くを通る起重機船を見て憧れを持ち当社に入社しました。

山本 創業112周年を迎えるにあたって感想はありますか。

杉本 企業を100年以上も存続させることはすごいことだと感じています。お客さまからの信頼があってこそだと思いますので、先輩方の努力と信頼の積み重ねによってここまで続けてきたと誇らしい気持ちです。

春日 創業当初からのサルベージ業を現在も続けていることは技術を伝承できているからだと思います。それに加えて時代に合わせた最先端をいく事業を取り入れながら、拡大しているところもすごいことだと感じています。

鈴木 CSRレポート2021を読んで当社の創業からの歴史を細かく知るきっかけとなり、先輩方が積み上げてきたものを引き継いでがんばっていこうと改めて強く感じました。

政兼 私が所属している西日本支社が当社の創業の地でもあり、地元の人たちと話をしていると老舗なのだとすごく感じます。

今まで続けてこられたのは技術の伝承があってこそですので社名に負けないように誇りを持って切磋琢磨したいです。

山本 当社の好きなところや魅力は何ですか？

杉本 当社には真面目な人が多く、より良いものを作ろうと皆が同じ方向を向いているところが魅力だと思います。深田で働く「人」が好きです。

春日 プロジェクトの開始から終了まで一貫して携われるところが魅力です。さらに自分の考えを上長が尊重してくれてサポートもしていただけます。モチベーション高く業務に携わることができるので非常に充実しています。

鈴木 世間に注目されるような橋梁架設や海難現場に携われるところが、大きな魅力だと思っています。所属している作業課では工事担当者と海上作業員との間に入って全ての工事に関わったと思えるところがすごく好きです。

政兼 社員同士が助け合って、困っていたら絶対に手を差し伸べてくれますし、困っている同僚がいたら手を差し伸べます。カッコいい起重機もたくさんありますが当社は社員が一番カッコイイと思っています。

山本 5年後、10年後の個人的な目標やチャレンジしたいこと、仕事でもプライベートでもいいので夢を教えてください。

杉本 以前所属していた工事課では土木施工管理技士などの資格取得をきっかけに携わらせていただいた業務もあります。5年後には今より頼られる立場として、現在の営業本部で役立つ資格取得やその他自己研鑽もしていきたいです。

春日 国で閣議決定された海洋基本計画の第3期が今年最終年で、海洋開発の分野では第4期にも引き続き海底資源の調査が盛り込まれていますので継続して常に先頭に立ってエキスパートとして携っていきたいです。

鈴木 昨年12月に生まれた息子と将来は魚釣りやキャンプなどのアウトドアと一緒に楽しみたいです。最近の小学生はオンラインゲームを通じてそれぞれの自宅で友達と遊んでいるようで、現代はそれが最先端なのかもしれないですけど、自分の子供には外で思い切り遊ばせてやりたいです。

政兼 作業課の業務はアナログの名残があるのでデジタル化していきたいです。時代にあった働き方ができればいいのかなと思っています。

山本 夢はとてつもないものでも思えば叶います。私は同じ手帳を約10年使っていますが、この手帳の中に5年後、10年後を書く欄があって、今の皆さんより少し歳上の頃に個人的な夢を色々書きました。おかげさまで今ではほぼ実現できています。思わなければ叶いません。みなさんも夢を見て書き出してみてください。

山本 将来どんな会社になってほしいと思いますか。

杉本 深田の「人」が好きなので、社員が生き生きと働けて社外の人からも愛される会社であってほしいと思います。

春日 海上職員は船内の設備や環境面からまだまだ男社会になりやすい傾向が残っているので、隔たりをなくして性別、国籍、立場など関係なく、仕事しやすい環境になってほしいと思います。

政兼 本屋に並んでいる乗り物図鑑に当社の起重機船が掲載されるようになってほしいです。

司会 皆様から山本社長へ質問はありますか？

杉本 今まで働いてこられた中で自分が成長できたと感じる部分は何ですか？

山本 結婚して子供が生まれた頃に家族のために働いているという意識が芽生えて一生懸命働いていたのですが、当時の



上司から「山本君、ゴーイングマイウェイもええけどな」と一言だけ言われました。どういうことかなと自問自答して「これは後輩の面倒をちゃんと見ろっていうことや」と思い定期的に部下を自宅に招くようになり、その頃から自分の人生が上手く進みだしたような気がします。役員に就任した時も部下から記念の盾を受け取りましたので、そのお返しに皆さんをパーティーに招待して感謝の気持ちを表しました。そういうところは自分が成長できたところかなと思います。

杉本 社員に対してこういうところを伸ばしたらいい、と思う部分はありますか？

山本 「素直な人間になること」です。素直な人は、先輩や上司の言うことを素直に聞くことができるので、吸収も早く、周りの皆さんからも愛されるので、成長する速度が速くなります。「素直さ」を忘れないでください。

春日 社長が求めている理想の課長像をお伺いしたいです。

山本 一言で言うとチームリーダーなんですね。気持ちの上でも色んな意味でもまとめる。あとは部下を大事にしてください。上司にも反発するのではなく尊敬し合う、媚びたり、へつらったりするのではなく、自分の意見をちゃんとと言って、部下を尊重することが課長の役割だと思います。

鈴木 一番大事にしているモットーはありますか？

山本 人として正しい道を正々堂々と誇りを持って生きる、これに尽きます。役員になる時に自分の芯になるものは何かと色々考えて、当時は毎週のように図書館に通って経営者の本や中国の古典など様々な本を読みました。「真摯」「謙虚」「素直」この3つが大切です。

政兼 日本一の総合海事企業をめざしていく中で最前線の作業現場で従事している海上職員に対しての思いをお伺いしたいです。

山本 海上職員の方々は船舶で生活し、勤務されているため、会う機会があまりないので実際に足を運んでコミュニケーションを図りたいと思っています。その思いは以前から変わりません。

先日、新日丸が知床半島から鹿児島に戻ったので訪問しましたが、本当に良い機会となりました。詳細な現場の状況を聞いて当社のROV(遠隔型の無人潜水機)の技術の高さを改めて認識することもできました。

春日 ROVの技術の高さは世界一だと思っています。オペレーションする能力は一朝一夕にはいきません。ROVを導入してから約30年経ちますが30年という経験は他社にはないと思いますので今後も先駆者として維持していきたいです。

山本 今日は皆さんの考えや、熱い思い、貴重な意見を聞くことができ、とても有意義な時間となりました。これからも身体に気をつけてがんばってください。ありがとうございました。

トップ対談

常本 明 氏 × 山本 寿生

元日本高等学校野球連盟審議委員長
元神戸市立神港高等学校校長

深田サルベージ建設株式会社
代表取締役社長



常本 明(つねもと あきら)

1949(昭和24)年生まれ。兵庫県出身。大阪教育大学卒。

大学卒業後の1972(昭和47)年、神戸市立鈴蘭台中学校の教諭として教職の道へ進む。1976(昭和51)年神戸市立神港高等学校^{※1}(現神戸市立神港橋高校)に赴任、野球部監督に就任。その後、神戸市教育委員会の指導主事、教頭職などを経て、2004(平成16)年神戸市立科学技術高等学校校長、2006(平成18)年神戸市立神港高等学校校長などを歴任。

また、教育現場だけに留まらず、神戸市立校長会の会長職や兵庫県高等学校野球連盟の会長、そして日本高等学校野球連盟の審議委員長などを歴任し高校野球界の発展に多大な貢献を残す。

※1 神戸市立神港高等学校
明治40年創立の神戸市立の公立高校。100年以上の伝統があったが2018年3月で閉校。現在、兵庫商業高校と統合・再編され同場所で2016年4月より神戸市立神港橋高校として開校。

正々堂々と誇りをもって生きる 感恩報謝、人として正しい道を

🏆 恩師との出会い

常本 昭和47年(1972年)に、私が大学を出て新任教師となり赴任した中学校で、野球部員だった山本社長と出会いました。ちょうど50年前の話になります。

山本 そうですね。あれから50年ですね。先生は赴任されて野球部の顧問となられ、僕らは鍛えに鍛えられ弱かった私たちのチームは神戸で有数のチームとなりました。先生のしごきが怖いので、先生がいないときは楽にキャッチボールとかやっているんですけど、先生の姿はもちろん、先生の車が見えただけでもビシッとなってチームはまとまりました。

常本 それはあんまりやろー(笑)。

山本 先生が教職の道へ進まれたきっかけはなんですか？

常本 高校時代の担任の先生に大きな影響を受けました。もともと私がスポーツが好きだったことと、その先生がラガーマンで、爽やかで明朗闊達、正義感が強く思いやりがあり、目配り気配りのできる人で「この先生のような生き方をして人を教えることができたらいいな」と思ったことが直接的な原因ですね。そして、38年間教員をやりました。

🏆 置かれた環境と人脈

山本 神戸市立神港高等学校のコーチとして甲子園にも行かれましたよね。

常本 夏の甲子園58回大会^{※2}ですね。監督としては、明治神宮大会^{※3}でも準優勝しました。そやけどそのあと職員会議で生徒指導部長に推されてね、校長から「指導部長と監督両方なんてできんやろ」言われて、それなら「指導部長辞退します」言うたら、「職員会議という最高決定機関の決定を断ったら首になるぞ」と返された。それで監督辞めたんです。

山本 そういう話があったんですね。監督も続けたかったでしょうが、指導部長も重責で大変な役回りでしたね。

※2 第58回全国高等学校野球選手権大会
1976年(昭和51年)に行われた全国高校野球選手権大会夏の大会。優勝は桜美林高校。準優勝はPL学園高等学校。神戸市立神港高等学校は3回戦で優勝した桜美林高校に2-3で敗れた。
※3 明治神宮野球大会
1978年(昭和53年)第9回明治神宮野球大会／神戸市立神港高等学校は準優勝。優勝は柳川商業高等学校(現私立柳川高校)



常本 その時まで自分は34歳で、指導部の先生10人は皆自分より年上の先輩の先生ばかりでしたから。先生ってというのは、22歳くらいの若いときから「先生、先生」って言われてるから、皆ふんぞり返って頭下げたりしないんです。その時に、自分が逆に頭を下げて人の捌き方を学びました。

山本 私も社長として、上からものを言わないように心がけていますが、社員はどう感じているか気になるところです。その後、校長になられてから校長会の会長としてもご活躍されましたよね。

常本 活躍したかどうかはわからないけれど、校長になる前に普通科高校、商業高校、工業高校、それから定時制高校の4つすべての教壇に立ちました。それと教育委員会にも通算8年おりました。ですから教育委員会を入れると5つの違った現場を経験してるんです。それとあえて言うなら、4年間ですけど山本社長と過ごした中学校、これを入れて合計6カ所の違った教育環境を回らせて貰えたというのが非常に経験として大きかったですね。そこで得たものが、校長になって大変役に立ちました。

校長として絶えず意識していたのは、スタンスを絶対にブラさないこと。ただし、指摘されたことには頭は柔軟に、ということ。2つ目が言行一致。そして、3つ目は情報収集と人脈づくり。人脈を作ってそこからの情報を得ること。同業だけでなく、色々な職種業種の人からの情報は、自分の視野を広げ自分自身を大きくすることができたと思います。

山本 ひとつの環境に留まると、多面的な見方ができなくなります。その立ち位置では精通しますが、悪い言い方をするとボスになってしまいますね。

私も会社で色々経験させてもらい、作った多くの人脈は宝物として大切にしています。

🏆 高校野球とガバナンス

山本 そろそろ高校野球のお話を聞きたいですね。色々ご貢献されてますけど高野連との関わりはどこからですか？

常本 平成16年(2004年)4月から平成23年(2011年)3月までの7年間、日本高等学校野球連盟の兵庫県の副会長、会長をやり、最後の2年くらいから兵庫県の会長をしながら、日本高等学校野球連盟の監事、理事、そして、審議委員長になり常務理事として連盟の活動に加わりました。

山本 審議委員長としてご苦労されたお話を伺える範囲でおねがいします。

常本 審議委員長ってというのはやっぱり敵役なんですよ。審議委員長になった頃は加盟校数は3,000校くらいあり、その中、小さな不祥事から大きな不祥事、選手の不祥事、指導者の

不祥事など年間1,000件を超える不祥事がありました。これではいかんということで、各都道府県を回って不祥事防止研修をやってんです。特に力を入れたのが、指導者の体罰をなくすことです。

各都道府県の高野連に体罰撲滅を検討させ、体罰撲滅宣言を出させました。宣言は、体罰、暴力、暴言を伴う指導は一切しません。科学的な野球で甲子園を目指し人間教育を行うというものです。

常本 また、不祥事が発生した場合は、県、市や教育委員会、同時に高野連にも報告していただくことになっていますが、守らない学校もあります。

喫煙での例を挙げると、野球部の部長さんが高野連に報告しようとしても、その学校の理事長も校長も「そんなもん煙草吸うたぐらいでいちいち日本高野連に上げなあかんのか。そんなうちの中で1週間停学にさせてそれで終わりや」「いや、それはあかんです。それは高校野球規則の中で不祥事があった場合は必ず上申するというルールが加盟校に義務付けられてます」「そんなもん言わへんかったらわからへんやないか」「お前らがそんなこと言うたらクビになるぞ」と。

それで、クビを覚悟で報告に来た部長さんがいました。部長さんは学校の理事長や校長、日本高野連の間に板挟みで見るとやつれて可哀そうでした。頭にきて、その学校に行って、その県の高野連の会長と理事長を同席させて、理事長と校長に「こういうことがあったそうですが、なぜ報告されないんですか」「あんたら高野連は何様やと思てんねん。うちの子が煙草を吸うたぐらいのこと、うちできちんと指導するから問題なんかあれへん。だからうちは教育委員会にも言わへんで」「それはあかんと違いますか」「いや、うちはそれぐらい徹底した指導をするからいい」「でも校長さんね、今まで都道府県の高野連に登録しとるでしよ、登録する時に一番最初に名前は〇〇高等学校、校長〇〇、そして校長印をつけてありますよ。これは加盟申請をして認められた。加盟をするということは日本高等学校野球連盟規則、それから学生野球憲章、これに違反をしないということが鉄則なんです。違反は承知やけどということになると、連盟から抜けてください。それとも私の方で退会勧告しましょうか」「あなたは学校の校長であるから学生野球規則や高校野球規則それから憲章ぐらい読んどきなさい。何も考えずに校長印を押してるんですか。恥ずかしいと思えー」そういうやり取りが、私の審議委員長時に年に1~2回くらいありました。

山本 やりましたね(笑)！

少し耳の痛い話です。私もトップとしていろいろな組織に社を代表して名前を連ねていますので、もう一度規約などを読み直す必要がありますね。私は、いつも社員には悪い情報ほど

すみやかに報告するよう、隠しごとや報告を怠ることを厳しく戒めています。組織の風通しはガバナンスの基本として重んじています。ですから、社長室の扉はいつも開けています。

常本 私の教育は間違ってたか。(笑)

指導者の資質と使命

山本 強いチームと弱いチームの違いや特徴ってなんでしょか？

常本 まあ、簡単に言うと選手の能力の差ですね。強いチームはいい素材が揃ってますね。高校野球では「瓦石をもって珠玉となす」ってことは非常に難しいと多くの監督さんが言います。「それやったら教育なんていらんやないか」って、「瓦石でも磨いて玉にはならんかってそれに近いもんまではしなあかん。それが教育やる」って僕はいつも言うんですけどね。

「なんぼ教えてもあかんもんはあかん」っていう先生もいて、「それは教える教員として資質がないからやる」って叱責したことがあります。しかし、本音で言うと選手の素質が1番。2つ目は指導者の資質ということになるかもしれません。その指導者の資質が一番ダメなのが、自分の経験値だけを材料に教えることだと思います。これは絶対にダメ。民間の企業さんの中でも色んなことが日進月歩の時代で、そんなもん旧態依然としたことばかりやってたり、自分の経験値だけで物事考えたら絶対ダメなんです。新たな野球を研究することは指導者の使命です。例えば、ゴロ1つ捕るにしても昔は「正面で捕れー」って、今正面で捕れて言ったら「お前いつの野球しとるんや」ってなりますよ。だって正面で捕ったら投げるのに時間がかかって仕方ないから左前で捕る。「外野では両手でちゃんと捕れー」って昔は言われていましたが、両手で捕ってたらグローブと手でボールが見えません。だからいまはシングルで捕る。その方がずっと理にかなってるんですよ。

それと一緒に思うんですよ。だから指導者や経営者の資質やと言うんです。山本社長も経営者としていろいろと挑戦していますね。

山本 そうですね、当社は今年で創業112年となりますが、昨年、今までの延長線ではなく、2030年を想定する未来からバックキャストして中長期経営計画を策定し、新たな挑戦を開始しました。先ほどのお話は、社員全員にぜひ伝えたいと思います。

鳥の目、虫の目、魚の目

山本 さて、高校野球でチームを引っ張る理想のキャプテン像とはどのように考えられますか？

常本 キャプテンを企業でいえば管理職というあたりに位置づけられるのかなと思いますが、やはり人望が厚く、野球というものをよく知っている、そして、明朗でそこそこ勉強もできるというか頭がいいってことですね。教員を38年やって身に染みて思ったのは、頭がいいってことと勉強ができるってのは決してイコールではありません。学校の成績が振るわなかったというのは、勉強以外に打ち込んだりちょっとサボったということで、学習の習熟度はあまりよくなかったというだけだと思います。それよりも、なんでもかんでも指導者の言ひなりでなく、「監督ちょっとお言葉を返すようですが、これはこうやった方がいい」と違ひますか。その方がみんな納得します」と言うようなことが、自分で考えてチームを代表して言えるかだと思います。キャプテンはボスであつたらあかんのですよ、



リーダーでないと。ボスというのは力づくで抑えつけて引っ張っていく。リーダーっていうのは人を導いていく。企業でも我々学校の教育現場でもボス的なやつはいるんですよ。そんなボスの下では、なかなか成功しない。メンバーは表向きはついて行ってるふりをしていても、何か事が起きた時に絶対に手のひら返しを受けますよ。だからボスはダメなんです。それから、私がよく研修などで話すのは、リーダーは「鳥の目を持ちなさい、虫の目を持ちなさい、魚の目を持ちなさい」。鳥の目っていうのは鳥瞰です。大局観を持って臨みなさいよと。虫の目を持ちなさいと言ったのは複眼、色んな目で細かいところもよく見て見誤らないようにしなさいよと。魚の目っていうのは水の流れ、その時の流れをしっかりと読みなさいよと。

伸びる人材

山本 伸びる人材とはどんな素養を持っていますか？

常本 やっぱりねえ、1つは一番大事なのは仕事でも職業でも、その職場やとか、その仕事に惚れることができるか、あるいは、先輩や上司に惚れ込んで仕事に打ち込めるか、会社を本当に

好きになれるか、その職場を好きになれるか、そういうことが一番大事なことです。

あとは切れ味鋭くてパッパッパッパッと反応していくのは素晴らしい人材やと思います。だけど体育の教育をやってまして面白いのがね、器用な生徒はすぐに逆上がりができるんですが、逆上がりができるまでに時間がかかった生徒は、逆上がりがようやくできた次の段階の蹴上りは割と早くできます。一方、苦勞してできるようになった奴はスッとできますよ。スキーでもそうですよ、いつまで経っても転んで鼻血出たようなやつがスキーをやると覚えると、エッジ利かして華麗に滑ったりする。だから、スキーなんかは割と年取ってからで

も止めずに続けてられる方とは、今でも長く私とお付き合いがあります。苦勞して覚えた人は、基礎をなかなか忘れないということ。

山本 私も出来が悪かったので、先生と長く続いている口です。(笑)。

理不尽

山本 理不尽について、先生もよくご存知の平尾さん^{※4}が本を書いてますけど、私も理不尽は大事やと思うんですよ。会社に入って理不尽なことがいっぱいありました。理不尽についてどういうふうにご考えておられますか？

常本 平尾さんの理不尽は人を鍛えて遅くすると言っています。私は、彼とは何回か一緒に酒飲んで話をしたことがあり

※4 平尾 誠二(ひらお せいじ、1963年(昭和38年)ー2016年(平成28年)) 日本のラグビー選手。日本代表選手であったほか、日本代表監督、神戸製鋼コベルコスティーラーズ 総監督兼任ゼネラルマネージャーなどを歴任し、「ミスター・ラグビー」と呼ばれた。「理不尽に勝つ」PHP研究所などの著書あり。常本明氏と山本寿生とともに交流。

ますが、理不尽の理(り)っていうのは理(ことわり)って言うんですよ。当然あるべきこと、あるいは約束事、世の中の道理、こういったこと尽くさないこと。

理不尽なことっていうのは世の中にいっぱいあるんですよ。「あんな理不尽なことやってたら、あいついつかバチ当たるわ」って理不尽なことをされてショックを受けたり、悩んだりはいっぱいあります。

一方、理不尽やストレスに打ち克つ人は、それに対してアクションを起こす。

例えばですが、会社で営業成績が悪くて叱責されたりしたら、「何言うとなや、ほんなら今度営業で今の成績の3倍取ってきたら」そして、毎日3時間営業に回っていたけど5時間にする。そうやって理不尽をバネにして次の行動を起こすんです。その意味で、理不尽の全てが駄目だということではないんです。それに打ち克つような人にとっては、行動を起こさせる源になってそのひとを強く逞しくしていくんですね。

山本 平尾さんがラグビーの練習に例えて言っていますね。「長い距離を走ったからといって、ラグビーはちっともうまくらない。限界を超えるまで走ったからといって、スタミナのつき方はそれほど変わらないだろう。その意味では非常に理不尽な練習だといえる。でも、そういう過酷な練習に耐えられたという事実は、その人にとって大きな自信になる。」「最近、練習が妙に科学的になったというか、何のためにするのかという目的と合理性を求めようになっている。もちろん、それは当然で必要なことではあるけれど、時にはそういうことを無視して、理屈抜きで猛烈な練習をすることも必要だと私は思う。苦しい時やつらい目に遭った時に、こう思えるからだ」と。

「あれだけきついことに耐えたのだから、絶対に神様はおれを見放さない」、「努力は絶対に嘘をつかない」、「あの時のつらさに比べれば、なんでもないと」、「自分の限界を超えるような苦しさやつらさを乗り越える体験をすることで、そういう信念というか、哲学が自分のなかに植えつけられるのだ」と。

本当にその通りだと思います。

常本 ただ、僕の経験から言うと理不尽やストレスで叩きつけられて、それをバネに伸びて上がっていった人は後輩を育てるのが下手やね。ガーっとストレスを与えたり、パワハラをやってしまう。

山本 私も、ずいぶん先生に鍛えられましたが、50年の間には進学や就職を含めいろいろと人生のアドバイスを受けました。そして、その薫陶を受け、「人として正しい道を正々堂々と誇りをもって生きる」を座右の銘としました。

本日はありがとうございました。これからもこれまでに上によりよろしくお願い致します。

常本 嬉しい限りです。

安全環境活動

当社は、事業活動を行う上で人命尊重を最優先とし、高い水準で安全衛生管理を行い、労働災害の防止、健全な職場環境の構築、従業員の健康管理に努めています。「安全環境方針」のもと、

前年の活動状況を踏まえて、年度ごとに活動目標を定めた「安全環境管理計画」を策定し、全社一丸となって、安全環境活動を推進しています。

安全環境方針

1. 人命尊重を基本理念として、安全を全てに優先せよ。
2. 安全管理の責任はラインにある。全ての管理監督者は、部下の安全に責任を持て。
3. PDC A (計画、実施、チェック、見直し) サイクルを、まわして継続的改善を行い、安全活動システムを構築せよ。
4. 法令、規程、規則は、守らなければならない最低の基準である。決められたことは、実行せよ。
5. 全員で取り組む、心身の健康管理と快適な職場の環境をつくろう。
6. 油・廃棄物の不適正な排出を防止し、青い海を守ろう。



労働安全衛生

当社は安全環境管理規則を定め、安全環境マネジメントシステム(図-1)を基に毎年安全環境管理計画(図-2)を策定し、年間サイクルに従い安全環境活動を推進しています。

また、年2回マネジメントレビュー(中間・経営トップ)を行い、活動の振り返りと次年度に向けた計画策定(見直し・改善)を行っています。

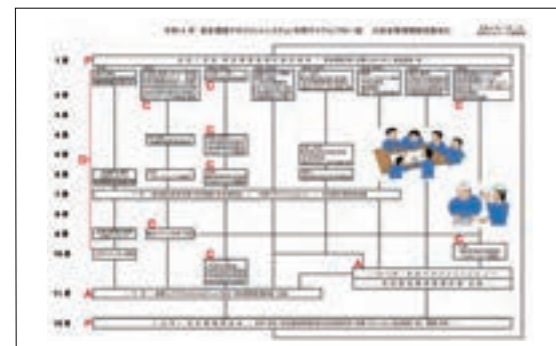


図-1 安全環境マネジメントシステム(一部抜粋)

図-2 安全環境管理 実施計画表(一部抜粋)



安全環境管理計画は毎年DVDを作成していますが、ヒヤリハット・気がかり報告などからもその都度多い事案をDVDにして教育しています。

労働安全衛生法に関わる法令遵守状況

労働安全衛生に関する法規制の違反はありませんでした。

安全スローガン

毎年、全社員と協力会社から安全環境スローガンを募集、選定し、年間1作品、月間12作品を毎月の安全ポスターに掲示しています。



スローガン作品 ポスター

安全環境実績

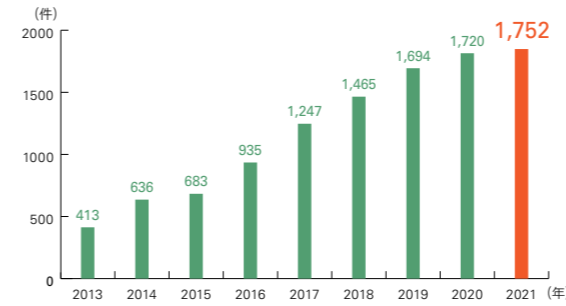
安全成績	(年)	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
	物損事故 (件)		1	2	1	2	0	0	0	0	2	0
人身事故 (件)		2	2	1	2	0	2	0	1	2	1	1※

環境成績	(年)	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
	油流出事故 (件)		1	0	1	0	0	0	0	0	1	0

※玉掛ワイヤー(約1.5t)を船倉内に格納する際、甲板上の船倉入口部分に引っ掛かり原因確認の為、近づいた所、引っ掛かっていた部分が外れて落下し、右肩部分に直撃した。

ヒヤリハット・気がかり報告

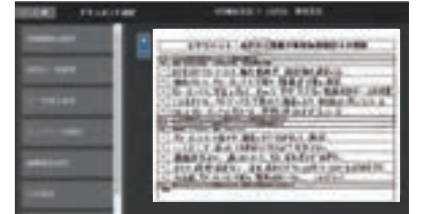
1,752件(2021年・前年対比32件増)



年々増加しているヒヤリハット・気がかり報告書は基礎4ラウンド法[®]を取り入れて各職場ごとに分析して、事故防止につなげています。

年々提出が増加しているヒヤリハット・気がかり報告書のデータ化をより進めていくために「AI-OCRらくスルー(自動読み取りシステム)」を導入しました。

※基礎4ラウンド法…会議等で時間をとり全員で話し合い、どんな危険があるのかを考え、洗い出し、危険予知の意識を高めるために行う



工事計画書事前審査(TV審査会)の実施

工事担当者から工事説明を受け、工事計画の事前審査を行っています。工事における安全作業や法令に関するポイントについて確認をし、工事担当者の計画力、説明力のアップを図っています。

監査

全拠点、全船に対し、年2回以上の業務監査及び内部監査等を実施しています。

安全表彰

年1回安全表彰(工事特別表彰)を行い、社員のモチベーションとエンゲージメントの向上に繋げています。(詳細は19-20頁参照)

環境省「COOL CHOICE」への賛同

CO₂などの温室効果ガスの排出削減のために、日々の生活の中で、あらゆる「賢い選択」をしていく取り組みに賛同し、全社で取り組んでいます。



社長・全社総括パトロール

トップ自ら現場パトロールを実施しています。



環境に関わる法令遵守状況

環境に関する法規制の違反はありませんでした。

紙製クリアファイルの作成

海洋プラスチック汚染防止への取り組みとしてプラスチックファイルから紙製クリアファイルに変更しました。



無事故無災害の達成に向けて 安全環境事務局 部長 奥村 充生



無事故無災害は当社の事業活動を支える第一目標であり、企業存続の根幹としての最重要課題です。

安全環境事務局の責任者兼、全社総括安全衛生管理者代理者として三現主義のもと、この最重要課題に取り組んでおります。事故や災害防止に特效薬はありません。現場作業において人が関わる限り、ほんの一瞬のスキや不安全行動、コミュニケーション不足などから「ヒューマンエラー」が起こります。

当社の事故形態を分析すると、「ヒューマンエラー」に起因する

ものが一番多く、安全設備の導入や改善だけでは事故防止が難しいと考えています。特に、当社が行う現場作業は、「海」という自然環境の厳しい条件下で行われます。陸上の環境下以上の安全対策と「自分の身は自分で守る」という作業員の自覚を促すことに尽きると認識しています。

そのため、各個人の危険予知能力の向上と危険感受性を豊かにするよう「ヒヤリハット・気掛かり」、「KY 4R/危険の掘下げ」を行い、各自が「一人KY」を実行することに繋がっています。事故や災害を未然に防止し、きれいな海を守り、社会に貢献し事業を持続可能なものとしていきます。

働き方改革とライフワークバランスの実現



働き方改革

建設業界は少子高齢化で慢性的な人手不足にあります。建設業の就業者数は1990～1997年にかけてピークに達しており、685万人でした。しかし、2020年時点では492万人(産業別就業人口割合:7.4%)と、ピーク時に比べて28%減少しており、193万人以上もの就業者が減少する深刻な状況にあります。

入社した社員が働き続け、定着するために生活と仕事の両方に充実感や満足感を得て活力を持って仕事に取り組めるよう、ライフワークバランスの充実に力を入れています。育児・介護休

業、子の看護休暇、育児のための所定外労働の免除、育児・介護のための時間外労働及び深夜業の制限、ならびに育児・介護時間労働などの制度を導入しています。

柔軟な働き方、魅力ある職場環境の実現と人材の確保・育成に向け、従業員一人ひとりが失敗を恐れず果敢に挑戦する気概を促し、やりがい、働き甲斐が感じられる企業風土を醸成するとともに組織力の一層の強化・活性化につながるライフワークバランスの実現を目指しています。

感染症拡大防止対策

希望者にインフルエンザの予防接種を実施しています。新型コロナウイルス感染拡大防止にあたっては、深田サルベージ建設従業員(出向・派遣社員を含む)とその家族にワクチンの職域接種を実施しました。

メンタルヘルス対策

すべての人が生き生きと健康に働ける職場環境を整備するため、毎年全従業員を対象にストレスチェック(回答100%)を実施しています。健全な職場生活・家庭生活を送っていただくために衛生管理者が内容を把握し、アフターケアを実施しています。

労使関係

建設的な労使の対話を行うために、組合員代表を含む複数の従業員と人事部門が対話する場を開催しており、人事制度改正や労働時間・休暇取得状況などの勤務状況、職場環境など労働安全衛生に関する定期的な意見交換を行っています。

健康診断再検査受診率100%を目指す

健診後に産業医による面談を実施し、社員への健康指導を行っています。再検査が必要な有所見者に対しては、衛生管理者より再検査を勧奨し、二次健診受診率100%を目指しています。会社と従業員がしっかりと健康管理を行うことに努めています。

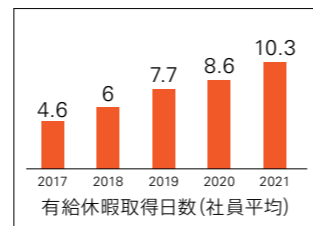
ノー残業デーの実施

当社では毎週水曜日をノー残業デーとし、業務に支障が生じる等、特別な理由が無い限り定時の退社を推進し、総労働時間の短縮に向けた取り組みを実施しています。



有休取得奨励制度

従業員が有給休暇を取得しやすい環境を整え、ライフワークバランスを充実させることを目的として年末年始やGW期間に有給休暇奨励日を設けています。



週休二日制度

完全週休2日制を確保できない建設業への就職は敬遠されがちです。このため若年者の入社・定着の観点から週休2日制度を2018年から導入しています。



定年後の再雇用者の活躍

「技術・技能」の伝承に努めています。定年後も豊富な経験やノウハウを活かせる就業環境を整備し、ベテラン社員の活躍により建設業で課題になっている次世代への技術継承の解決に貢献しています。技術・技能の伝承は企業経営における重要課題のひとつであると考えています。

内閣府の「カエル! ジャパン」キャンペーン

「カエル! ジャパン」キャンペーンとは、企業や働く方、各種団体、国・地方公共団体はもちろんのこと、老若男女すべての皆さんの参加により、社会全体で仕事と生活の調和の実現に取り組んでいくものです。



健康宣言

当社は、2021年1月1日付で全国健康保険組合大阪支部に「健康宣言」を行い、従業員が健康で元気に仕事に取り組めるよう、健康経営を推進しています。



女性の活躍推進

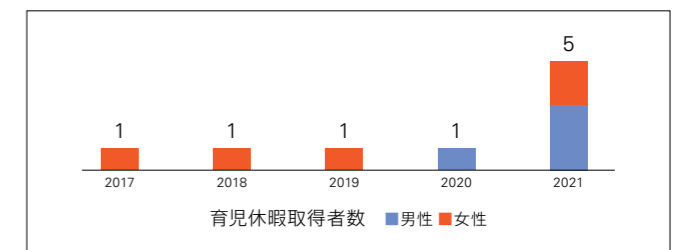
「女性活躍推進法」の施行後、女性採用・管理職育成による多様性促進、継続的キャリア形成などの課題に取り組み、公平に機会・教育の場を提供し、女性技術者や女性管理職、役職者の登用

はもとより、社員活力、エンゲージメントの向上につなげ、女性従業員がより一層活躍できるよう取り組みを進めています。



育児休暇制度の浸透について

働き方改革が進められている中で、近年は男性の育児休業制度の認知度が高まっています。当社では仕事と子育てを両立できる環境づくりを進めており、2020年に男性社員で初となる育児休暇の取得がありました。そして2021年は3名の男性社員が育児休暇を取得しました。上司や同僚の理解も進み、社内での男性社員の育児休業制度が浸透しています。



社員の声 二人三脚で子育て中 東京支社 海洋開発部主任 増田 康佑

その日、私は父となりました。今では目に入れても痛くないほどに可愛い娘ですが、産まれた時は正直に言って実感がわかず、子供に対して愛情が持てるのか、と不安に思ったことを今でもはっきり覚えています。妻も産後の肥立ちが悪く、二人三脚で何とか乗り切らねばと思い、約4ヵ月半の育児休暇を取得しました。愛情と不安を繰り返す日々を手探りで子育てをする中、私と妻のお互いを支えていたのは、確かに二人で子育てをしている、という実感であり、私が育児に専念できたのは、私の抜けた分の仕事を社内の方が受け持ち、快く送り出してくれたからに他ならず、感謝しかありません。子育ては現在進行形で初めての連続ですが、育休

が取得できて本当にありがたいと感じています。今後は育休を取得される社員の方が、同じように安心して育休し、復職できるような社内環境を継続して作っていきたく思います。



社員の声 不慣れな料理に奮闘中 起重機船「金剛」甲板員 池崎 吉弥



会社の育休制度については知らなかったのですが、船長から教えてもらい取得することにしました。育休を取得したことで生まれてきてくれた子どもにすぐに会えて妻の助けができたことがと

ても良かったです。積極的に家事をしてできなかった料理にも挑戦しました。仕事と家事、育児を両立させている人は本当にすごいと尊敬し、改めて妻に感謝しました。不慣れな家事は大変でしたが、妻や子どものために楽しみながらやっていました。正直、仕事の方がラクだと感じることもありました(笑)。休暇中の業務については、船長が事前に人員の調整をしてくれていたのが安心して休むことができました。海上職員として私が初めて育休を取得したことがきっかけとなり、他の職場も育休を取得しやすくなれば嬉しく思います。

上司の声 起重機船「金剛」船長 東 政行

私にも子どもたちがいて、生まれる前後の慌ただしさを知っていたので、池崎甲板員に育休を取得して家族の力になることを勧めました。私も家族のことで仕事を休むことがあるので、家族のために気兼ねなく仕事が休める職場環境であるべきだと考えています。休暇中の欠員については事前に応援を要請するなど調整して補う方法はあります。有休や育休が取得しにくい職場環境では従業員が定着しないと思います。

しかしながら、海上職員にはまだまだ育休制度が浸透していないと感じるのが正直な印象です。育休を取得する本人だけでなく、支える他の海上職員も自分事としてこの制度を理解し、皆で支えていけるような職場環境にしていきたいと考えます。育児休暇制度をもっと海上職員が知るきっかけとなってくれば嬉しいです。

人材育成

信頼される企業基盤の構築——従業員の成長と活躍



当社は、「人を育てる」「技術を磨き、繋ぐ」「幸福な会社にする」をビジョンに掲げ、人材(財)育成は企業の持続的かつ長期的発展のための最重要課題として取り組んでいます。社員一人ひとりの向上心と成長が会社全体の成長に寄与し、そして社会への貢献にも繋がる重要な基盤であるとの認識のもと、業務に関わる推奨資格の取得に際しては、所定の条件を満たすことでその取

得にかかると受検料や登録費用、講習会費用、交通費などの全額を支援する制度を設け、取得者に対しては、資格手当やお祝い金等を支給して、社員の能力向上とモチベーション向上を積極的に応援しています。社員がやりがいや働き甲斐を感じ、自己の成長を通じて会社の発展に貢献し、より良い社会の実現に向け挑戦を続けられるサポートと環境を整えています。

HRtech[※]の導入

※Human Resources Technologyの略

当社は、2022年4月より、(株)ワン・オー・ワン社のスキルナビを導入しました。人事管理にIT技術を導入し、社員の人事情報をデータベース化して社員のスキルや経験を可視化し、人材開発や育成に役立てています。

■ 集合研修(階層役職別) 主催:総務部

研修名	回数	参加人数(延べ)	研修内容
新入社員フォローアップ研修(陸上員)	1回	6名	ビジネスマナー、社会人の基礎知識、キャリアデザイン
若手社員研修(入社3~4年)	1回	10名	ビジネスコミュニケーション、キャリアプラン、メンタルヘルス
新任リーダー研修(主任)	1回	5名	コミュニケーション基礎、情報伝達、メンバー指導
管理職・中堅社員研修(課長以上)	10回	70名	コミュニケーション(傾聴・相互理解)、面談演習
合計	13回	91名	

■ 特別教育(社内・社外職員) 主催:安全環境事務局

研修名	回数	参加人数(延べ)	研修内容
研削といしの取替え等業務(自由研削用砥石)	4回	33名	安全法第59条第3号に基づく研削といしの取替え時など作業特別教育
クレーン運転の業務	3回	37名	労安則第36条第15号に基づくクレーン運転の業務特別教育
第二種酸素欠乏危険作業	4回	34名	酸素欠乏症等防止規則第12条に基づく酸素欠乏危険作業特別教育
電気取扱業務(低圧)	4回	30名	労安則第36条第4号に基づく低圧電気取扱作業特別教育
巻き上げ機の運転業務	4回	36名	労安則第36条第11号に基づく巻き上げ機の運転作業特別教育
足場の組立等の業務	3回	34名	労安則第36条第39号に基づく足場の組立などの業務特別教育
フルハーネス型安全帯使用作業	4回	45名	労安則第36条第41号に基づくフルハーネス型安全帯使用作業特別教育
潜水作業への送気の調整を行うためのバルブ又はコック操作の業務	3回	14名	高圧則第11条に基づく潜水作業への送気の調整を行うためのバルブ又はコックを操作する業務特別教育
再圧室を操作する業務	3回	13名	高圧則第11条に基づく再圧室を操作する業務特別教育
合計	32回	276名	

■ 資格保有者リスト(2022(R4).3.31現在)

資格名	2021(R3).3月末	2022(R4).3月末
技術士(建設)	2名	2名
1級土木施工管理技士	54名	55名
2級土木施工管理技士	29名	30名
登録海上起重基幹技能者	40名	37名
海上起重管理技士	92名	80名
第1種・第2種電気工事士	4名	4名
鋼橋架設等作業主任者	50名	48名
コンクリート橋架設等作業主任者	16名	16名
測量士	4名	4名
危険物取扱者(甲・乙・丙種)	52名	55名
防錆管理士	17名	17名
海技士(航海)	29名	31名
海技士(機関)	23名	22名
海技士(通信士)	1名	3名
潜水士	81名	82名
移動式クレーン運転士	103名	109名
第1種酸素欠乏危険作業主任者	2名	2名
第2種酸素欠乏・硫化水素危険作業主任者	192名	190名
高圧ガス製造保安責任者	12名	12名
足場の組立て等作業主任者	94名	90名

■ 技術講習 主催:技術本部

講習名	回数	参加人数(延べ)	講習内容
気象及び海象	6回	34名	気象要素(気温、湿度、気圧、風)、天気図と天気予報、海象(波とうねり、潮流、潮位等)
海事関連情報の見方	5回	39名	海図、航路標識、水路図誌、関連法規
港湾・海運	4回	23名	港湾の種類、役割等および海運の現況等
船舶知識(船舶用語)	4回	45名	船の主要目と基礎用語、船体各所の名称、船体構造、船に関わる法律
船舶知識(船体関係図面)	5回	30名	船体関係図面の概要、表記ルール、記号の意味
船舶知識(船体抵抗)	3回	20名	船体抵抗の基礎、必要曳航馬力の検討
海上輸送と曳航	5回	29名	海上輸送と曳航に関する一般知識
潜水作業	5回	33名	潜水の歴史、潜水手法、潜水物理
材料力学基礎	4回	26名	材料力学基礎として、応力、応力度、材料の強度
接合の基礎(溶接・高力ボルト)	5回	25名	溶接による接合および高力ボルトによる接合
鉄構・土木入門	4回	26名	当社工事課業務の特色、適用法令、現場管理
計画時ガイドライン(FC作業一般)	5回	32名	フローティングクレーン作業を計画する際の一般的な留意事項を回航、係留、吊り具準備、吊上げの4項目
計画時ガイドライン(台船輸送)	4回	13名	テキスト「海上輸送と曳航」のうち、「輸送製品ごとの注意事項」について
計画時ガイドライン(潜水計画実務)	2回	11名	潜水計画について、具体的な社内規則の適用、潜水ダイヤグラムの作成
浸漬入門	4回	29名	浸漬工の概要およびグラフ浸漬
沈埋トンネル工法	4回	15名	沈埋トンネル工法の概要
H800型吊り天秤ワイヤーガイド利用の手引き	7回	37名	当社保有H800型吊り天秤の特徴および本体連結・ガイド取付時の留意事項
吊り上げ計算演習(その1)	5回	15名	吊り上げ計算に関する基礎知識および、1フック4点吊りについて、索長、索長力計算の演習
吊り上げ計算演習(その2)	6回	24名	2フック4点吊りおよびビーム使用時の計算
合計	87回	506名	

コーポレート・ガバナンス

信頼される企業基盤の構築——公正で健全な経営



ガバナンス

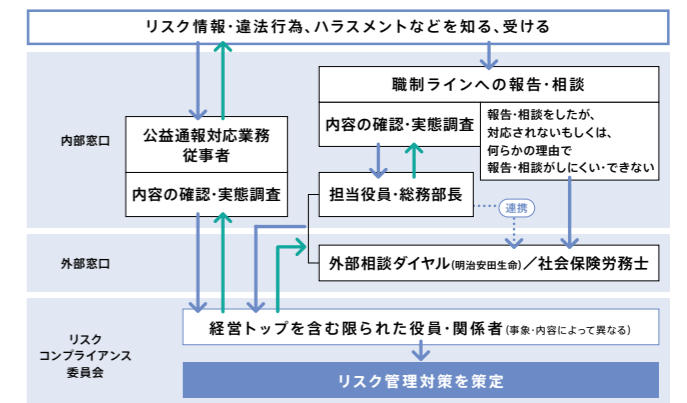
当社は、持続的な成長と企業価値向上を図り、すべてのステークホルダーの信頼に向けて経営の透明性を確保し、コーポレートガバナンスを強化することが経営上の最重要課題であると認識しています。そのため、経営監督機関としての取締役会の他、内部監査部門、及び独立監査法人による監査を実施しています。監査役は取締役会などの経営執行における重要な会議に出席し、取締役会及び執行機能の監査を実施しています。また、事業

活動から生じるリスクをコントロールすることが経営にとって不可欠であると考えており、「リスク管理規則」を定め、ビジネスリスクに対応する管理意識の浸透、リスクの早期発見及びリスク顕在化の未然防止に力を入れています。リスク・コンプライアンス委員会(年2回)では、報告されたリスク情報と想定されるリスクから年度ごとの全社リスク管理に関する方針・戦略・計画の立案を行っています。

■ 内部統制

企業価値を継続的に高めていくためには、内部統制機能を充実してリスク管理を行っていくことが企業経営にとって不可欠であるとの認識のもと、経営の健全性ならびに透明性の向上をめざして経営体制の整備に重きを置いています。リスク情報・違法行為、ハラスメントに対しては、社内の窓口と合わせ外部相談ダイヤル(明治安田生命)、及び社会保険労務士などの窓口を設けています。

また、公益通報対応業務従事者を選任しています。



リスクマネジメント

■ 情報セキュリティの強化

2021年度は、新型コロナウイルス感染症対策としてのリモートワークやWeb会議などのデジタル化が進み、ハード対策とともに「情報セキュリティ基本方針」を定めて関連する規則・細則・要領などの整備を行いました。教育としては、情報セキュリティに関するe-ラーニングを役員を含む全従業員に受講を促しました。(指定期限までの受講率:97.3%)

■ BCP(事業継続計画)

危急な災害リスクに対しては、従業員の安全を確保しつつ事業の継続と早期復旧を図るため、BCPを策定して各拠点において訓練を実施しています。災害時における従業員安全確認は、安否

また、IPA(独)情報処理推進機構)の情報セキュリティ対策自己宣言普及賛同企業に登録され、協力会社などに情報セキュリティ対策としての「SECURITY ACTION」の制度の推進・普及のための積極的な取り組みを実施しています。



確認サービスを利用し年数回の訓練を行っています。

また、自治体とは、災害時応援協定を結び人命救助や応急対策業務、救護物資の輸送と提供などを行います。

コンプライアンス

■ 2021年度の違反事例

2021年度における重大な法令違反は0件でした。

■ 行動指針

2022年4月「深田サルベージ建設行動指針」を定めました。

社会との絆

地域社会の持続的な発展に寄与します



当社は、良き企業市民として地域社会とのコミュニケーションを大切にしながら、地域社会との共生を目指した活動や社会貢献活動を積極的に行っています。新型コロナウイルスの感染拡大

により、自粛せざるを得ない活動もありますが、感染予防対策を可能な限り行った上で独自の活動を行いました。これからも地域社会の発展に貢献できるよう取り組んでまいります。

生物多様性の保全

サンゴ養殖施設『さんご畑』への協賛

当社はスペシャルサポーターとして、陸上でサンゴの養殖を行って毎年約1万本を沖縄の海へ移植放流して、沖縄のサンゴを次世代に残したいという『さんご畑』の活動の趣旨に賛同し、その活動を支援しています。



きれいな海を未来へ

NPO法人日本ビーチ文化振興協会への協賛

PROJECT PARTNER IN 関西としてBULE BEACH PROJECTに協賛しています。



名古屋支店 名古屋港ポートアイランドクリーンアップ作戦

「名古屋港ポートアイランドクリーンアップ作戦」と題した人工島の清掃ボランティアに参加しています。毎年、河川から流出したゴミが名古屋港の高潮防波堤などに漂着し、そのゴミが台風等で伊勢湾へ流れ出ます。そして、漁業やさまざまな動植物、親しみのある海岸に悪影響を与えています。こうしたゴミを取り除く清掃ボランティアとして活動に参加しています。



スポーツを応援

西日本支社 第19回FINA世界水泳選手権2022福岡大会への協賛

当社は福岡県福岡市に対して、2022年に開催される「世界水泳選手権福岡大会開催等準備事業」への寄付を行いました。



メディアへの取材協力

テレビ番組やドラマの撮影に積極的に協力しています。



P.38

安全・安心な社会の実現

西日本支社 呉港保安対策総合訓練への参加

令和3年12月25日に呉港「川原石南ふ頭」及び前面海域において呉海上保安部、広島県警などによる総合訓練が実施されました。訓練は外国籍貨物船の船内に不審者が侵入したとの想定

で行われ、当社の鳳翔丸が外国籍貨物船として訓練に提供する形で協力しました。また、鳳翔丸の乗組員も手荷物検査を受ける役割として訓練に協力しました。



子どもたちに健全な未来を

本社 CSR推進室 一般社団法人大阪青年会議所社会人講師

2021年11月「共育先生～夢だけもたっていいでしょ!～」をテーマに大阪市内の小学校4年生、5年生の2クラスで授業を行いました。新型コロナウイルス感染予防のためWebでの事業となりましたが、子供たちから多くの質問もあり大変盛り上がりしました。



東京支社 公益財団法人海難遺児育英会への寄付

漁業従事中に海難等の事故で、死亡・行方不明になられた方々の遺された子どもたちの育英を応援しています。

エコとリサイクル

本社 NPO法人エコキャップ回収運動

NPO法人エコキャップ推進協会のエコキャップ回収運動に参加し、累計15,480個エコキャップの回収を行いました。これにより、ゴミとして償却した場合のCO₂発生を113.4kg抑制する事ができました。回収したエコキャップは、医療支援や障がい者支援、子供たちへの環境教育等の活動に充てられます。



東京支社 NPO法人へのカレンダー贈呈

東京支社では、年末に社内に残ったカレンダーを「広島ケナフの会」に寄贈し、同会が主催するチャリティーカレンダー展で販売、収益金を一般財団法人あしなが育英会と公益財団法人ヤマト福祉財団に寄付し、子供への奨学金や教育支援、障がいのある方々への自立支援、その他福祉活動に役立ててもらっています。



新役員体制

海と人の未来のために For the future of the sea and people

令和4年6月23日、当社定時株主総会におきまして役員が選任され就任いたしました。
各役員の担務と委嘱は以下の通りです。



坂井 達郎 角田 晋司 木田 聡範 葛間 義博 水谷 有利 岡本 貢一 小曳 広邦
木村 秀雄 本澤 和光 山本 寿生 三崎 幸三 中尾 準男 坂本 隆

代表取締役社長	全般統理・管理本部長	山本 寿生
専務取締役	現業本部長・全社総括安全衛生管理者	本澤 和光
専務取締役	東京支社長・営業本部長	中尾 準男
専務取締役	技術本部長	木村 秀雄
常務取締役	洋上風力担当	坂本 隆
取締役相談役		三崎 幸三
取締役	西日本支社長・鉄構工事担当	葛間 義博
取締役	営業本部副本部長・海洋土木担当	水谷 有利
取締役	全社サルベージ統括部長・サルベージ担当	木田 聡範
取締役	東京支社副支社長・海洋開発担当	岡本 貢一
取締役	東京支社船舶管理部長	角田 晋司
取締役	管理本部総務部長	小曳 広邦
常勤監査役		坂井 達郎
監査役		神出 秀則

2021年度 取締役会 開催回数: 13回、出席率: 100%

テレビ番組で放映されました(2020-2022)

2020.7.11 sat 18:00-19:29

NHK BS プレミアム 「驚き!ニッポンの底力 建築王国物語」

当社の起重機船「富士」とデッキバージ「オーシャンシールII」による
「青海埠頭旅客船ターミナルジャケット据付工事」の様子が放映されました。



2021.9.11 sat 18:56-20:00

テレビ朝日「サンドウィッチマン&芦田愛菜の博士ちゃん」

当社の起重機船「武蔵」による「新町川橋梁架設工事」の様子が放映されました。

2022.7.23 sat 20:15-20:50

NHK総合「有吉のお金発見 突撃!カネオくん」

当社の起重機船「武蔵」が「重機!重機!重機!モンスター重機に迫る!」として番組の中で放映されました。

その他、NHK連続テレビ小説「おかえりモネ」の舞台が気仙沼ということもあり、
劇中で気仙沼大島大橋架設工事の様子が紹介されました。

編集後記

今回で3回目の発行となる「CSRレポート2022」をお読みいただきありがとうございます。

第1刊を発刊した2020年は、新型コロナウイルスが世の中に大きな変化をもたらせたはじまりの年でありましたが、依然として新型コロナウイルスは変異株となりいまだ世の中に大きな影響をあたえ続けています。当社も企業活動と感染予防対策という課題を両立させながら、当社の活動領域の中で認識する多くの社会課題の解決へ取り組みを進めています。

本レポートでは、当社が「社会に必要とされる会社」としての責任や期待にどのように応えていくかということの特集しご報告いたしました。

ステークホルダーの皆さまに、当社のめざす姿への歩みをご理解いただければと考えます。

また、前回の「CSRレポート2021」では、新型コロナウイルス感染予防のため活動を自粛せざるを得ずご報告ができませんでしたが、良き企業市民としての活動を積極的に取り組んで「地域との絆」として本レポートに掲載することができました。

この活動のご報告は、従業員各位においても日々の業務と社会のつながりを改めて認識する機会となればと考えます。

これからも、さらなるCSR活動の充実を図りより良いご報告が次号でできますよう、CSR活動のいっそうの推進に努めてまいります。

本レポートの作成にあたり多大なるご協力をいただきました皆さまに、この場をお借りして心より厚く御礼申し上げます。

CSR推進室



表紙のデザイン

本レポートの表紙にある「海」の文字は、当社代表取締役社長山本寿生が揮毫したものでデザインしたものです。「母なる海」と形容されるように、多くの恩恵を私たちに与えてくれているかけがえのない「海」への思いを一字で表しています。週末には、自宅近くの海を散歩しながらひとりゴミ拾いする、そんな社長 山本の「海」への思いを込めて本レポートの表紙としました。