

2013年度予算案の港湾関係事業をみる

東日本大震災からの復旧・復興や、中央道笹子トンネル事故で必要性が顕在化したインフラ施設の老朽化対策を背景に、公共事業費が増額される見通しとなった。自公政権への交代に伴い予算編成作業が遅れたため、2013年度予算案はまだ国会審議中だが、2012年度補正予算が成立し、国土交通省は1兆8,144億円の公共事業費（国費ベース）を確保した。2013年度予算案と合わせた「15カ月予算」として考えると、公共事業費は6兆3,035億円（同）となる見込みだ。年度をまたいだ金額なので一概には比較できないものの、2012年度の同省公共事業費が3兆9,346億円であったことを考えると、久しぶりに一定規模の公共事業費が確保されることになりそうだ。

● 「15カ月予算」で一定規模の港湾予算を確保

成立が遅れているものの、国交省の2013年度予算案は、国費ベースで前年度比12%増の5兆0,743億円、うち公共事業関係費は14%増の4兆4,891億円となった。地域自主戦略交付金の廃止や、東日本大震災復興特別会計への繰入額計上という特殊要因があり、これを除けばそれぞれ前年度並みになるという。ただ、2月26日に成立した2012年度補正予算で、国交省は国費ベースで総額1兆8,801億円、うち公共事業費1兆8,144億円を確保している。「15カ月予算」として考えれば、全体で6兆9,544億円、うち公共事業費は6兆3,035億円となる計算だ（表-1）。

2013年度の港湾局関係予算案を見ると、前年度比5.9%減の1,911億円（国費ベース）となった（表-2）。このうち公共事業の大半を占める港湾整備事業は4.8%減の1,732億円、港湾海岸事業は22.6%減の106億円（受託工事費を含む）。一見、かなりの減額になるようだが、同様に2012年度補正予算と合わせた「15カ月予算」で考えると、港湾整備事業は2,299億円、港湾海岸整備事業は148億円となる。2012年度予算と比べた場合、それぞれ26%増、8%増となる見通しだ。

2013年度の港湾局関係予算案は、政府の緊急経済対策（1月11日閣議決定）に沿って、「復興・防災対策」「成長による富の創出」「暮らしの安心・地域活性化」に重点配分された。

表-1 補正予算と2013年度予算案（国費ベース）

	2012年度補正予算	2013年度当初予算案	（15カ月予算）
国土交通省	1兆8,801億円	5兆0,743億円	（6兆9,544億円）
うち公共事業費	1兆8,144億円	4兆4,891億円	（6兆3,035億円）
港湾整備	567億円	1,732億円	（2,299億円）
港湾海岸整備	42億円	106億円	（148億円）

「復興・防災対策」では、東日本大震災からの復興の加速化を最優先させるとともに、笹子トンネル事故で顕在化したインフラ老朽化問題を踏まえ、港湾施設の老朽化対策に力を入れる。

東日本大震災からの復興の加速化では、復旧に517億円（前年度比304%増）、復興に159億円（5%増）を計上した。湾港防波堤や海岸保全施設について、政府はおおむね5年以内に復旧を行う方針を掲げていて、小名浜港（福島県）や仙台塩釜港（宮城県）で経済復興の礎となる岸壁・防波堤などの整備や、がれき・堆積土砂を受け入れるための廃棄物の埋立護岸の整備を行う。

港湾施設の老朽化対策に向けては、2012年度補正予算で緊急点検費用を確保済みだ。国有港湾施設約4,000施設のうち、特に著しく老朽化が進行している約540施設を対象に緊急点検を実施。本年6月を目標に点検結果をまとめ、更新・修繕の必要があると判断された場合には、具体的な対策の検討に着手する。

また、老朽化に伴い機能不全に陥っていることが明らかになった港湾施設については、具体的な対策を推進。併せて岸壁や航路、防波堤などの港湾施設単位で策定する維持管理計画を踏まえ、各港湾ごとに保全計画を新

表-2 2013年港湾局関係予算総括表

事業区分			2013年度 予算案 (A)	2012年度 予算額 (B)	対前年度比 (A)/(B)
公共	港湾整備事業	事業費	<2,639億円> 2,587億円	<2,733億円> 2,528億円	<0.966> 1.023
		国費	<1,732億円> 1,696億円	<1,818億円> 1,685億円	<0.952> 1.007
	港湾海岸事業	事業費	<105億円> 95億円 【106億円】	<137億円> 94億円	<0.768> 1.008 【0.775】
		国費	<105億円> 95億円 【106億円】	<137億円> 94億円	<0.767> 1.006 【0.774】
	災害復旧事業等	事業費	15億円	15億円	1.045
		国費	13億円	13億円	1.000
合計	事業費	<2,760億円> 2,697億円	<2,884億円> 2,636億円	<0.957> 1.023	
	国費	<1,850億円> 1,803億円	<1,968億円> 1,792億円	<0.940> 1.006	
非公共	行政経費	国費	22億円	20億円	1.104
	港湾海岸 受託工事費	事業費	1億円	-	皆増
		国費	1億円	-	皆増
	国際コンテナ戦略港湾 フィーダー機能強化事業等	国費	11億円	15億円	0.750
	その他施設費	事業費	37億円	38億円	0.974
		国費	14億円	13億円	1.077
	独立行政法 港湾空港技術研究所関係	国費	13億円	14億円	0.933
合計	国費	62億円	63億円	0.989	
総合計	国費	<1,911億円> 1,865億円	<2,031億円> 1,854億円	<0.941> 1.006	

注1) 数値の上段<>は、「全国防災関係経費」分を含む。

2) 港湾海岸事業の下段【】は「港湾海岸受託工事費」分を含む。

3) 本表のほか、東日本大震災復興特別会計に計上する復旧・復興対策事業として、676億円(国費)がある。

4) 上記計数には内閣府分(沖縄関連)を含む。

5) 特定離島港湾施設整備に係る予算は港湾整備事業に計上している。

6) 上記計数のほか、港湾関係起債事業の起債額(平成25年度予算案:1,140億円、平成24年度予算額:1,310億円)がある。

7) 合計は四捨五入の関係で一致しない場合がある。

たに策定し、ライフサイクルコストの低減を目指す。

●横浜港や徳島小松島港で事前防災・減災対策

事前防災・減災対策では、被災時に経済活動への影響を最小限に抑えるため、海上輸送ネットワークの核となる横浜港(神奈川県)や徳島小松島港(徳島県)で耐震強化岸壁などを整備し、耐震・耐津波性能を向上させる。国際海上コンテナターミナルやエネルギー

輸入基地で、岸壁、荷さばき地、臨港道路の耐震化・液状化対策を進めるとともに、広域的な復旧・復興体制および物流の代替性を確保する。

改正された「港湾の施設の技術上の基準」を踏まえ、津波に対し転倒しにくい「粘り強い構造」の防波堤の整備も、御前崎港(静岡県)や須崎港(高知県)で進める(図-1)。また、日本経済をけん引する三大湾で総合的な地震・津波対策を進めるため、港湾法を改正した上で事前防災、減災対策を進める制度を創設する方針だ。

一方、港湾海岸事業では、防災・減災対策として背後に産業と人口が集積する撫養港^{むや}海岸(徳島県)、別府港海岸(大分県)で津波・高潮対策などを講じる。南海トラフ地震に伴う津波や、台風、地球温暖化による海面上昇、施設の老朽化などに備える。

また、東日本大震災で被災地の消防団員が命を落とした教訓を踏まえ、海岸堤防などの耐震対策や、水門など

の自動化・遠隔操作化を推進する制度を創設する。新たに設置された「防災・安全交付金」を活用し、自治体が緊急的に耐震対策、水門などの自動化・遠隔操作化を図ることができる体制を整える。

●海外展開支援へマンマール・ティワラ港でトップセールス

「成長による富の創出」では、国際コンテナ戦略港湾に選定された阪神港、京浜港の機能強化を推進する。

国費ベースで400億円（12%増）の予算を確保。ハブ機能を強化するため、大型コンテナ船に対応できる大水深岸壁などを整備するとともに、フィーダー網を強化して貨物を集約するなどの取り組みを強化。国際基幹航路の日本への寄港の維持・拡大を図る。

我が国の港湾関連産業の海外展開支援にも力を入れる。民主化などを契機に輸出入貨物の増加が見込まれるミャンマーのティワラ港などで政府によるトップセールスやセミナーを実施。我が国の港湾物流、インフラ関連企業の海外展開を支援する。

「暮らしの安心・地域活性化」では、国際戦略バルク港湾の機能強化を図るなどし、国全体として効率的・安定的な資源エネルギーの海上輸送ネットワークの形成を目指す。資源・エネルギーなどの広域的・効率的な海上輸送ネットワーク拠点とするため、大型輸送船に対応した国際物流ターミナルを整備する。

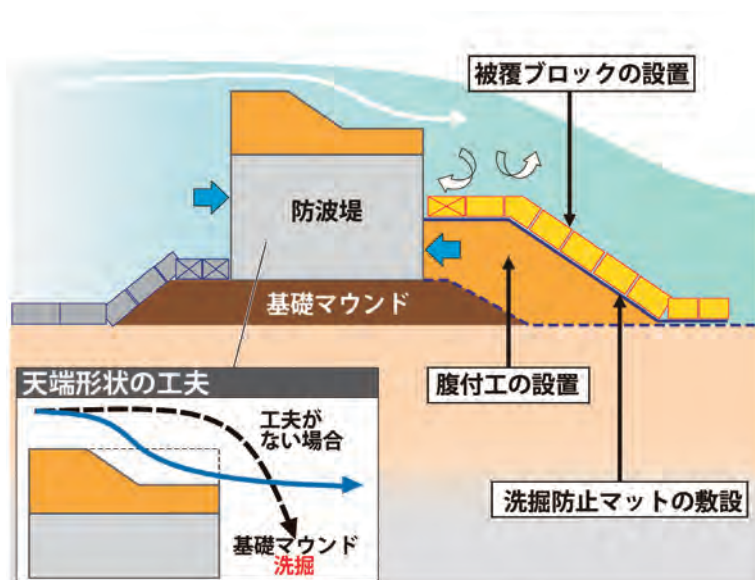


図-1 防波堤の粘り強い構造に係る具体的な補強策
国土交通省資料

また、ふ頭運営者が行う企業間連携の促進に向けた施設整備に対する支援措置を講じる。税制改正により、国の補助を受けて取得した荷さばき施設に関して、固定資産税や都市計画税を減額するなどの措置を講じる考えだ。港湾法の改正が前提となる。

（日刊建設工業新聞社）

2012年度補正予算が成立

—— 港湾整備に1,023億円配分 ——

2012年度補正予算が成立したのを受け、国土交通省は関係事業予算を配分した。配分対象事業費は3兆1,105億円（事業費ベース）で、港湾整備には1,023億円（直轄932億円、補助91億円）を配分した（表-3）。

内訳は、「復興・防災対策」が351億円、「成長による富の創出」が300億円、「暮らしの安心・地域活性化」が134億円。これ以外に国庫債務負担行為分が237億円あり、公共工事発注の平準化措置として、いわゆるゼロ国債の活用を図る。

「復興・防災対策」では、港湾施設の老朽化対策に102億円を配分した。港湾施設の緊急点検を進めるほか、既に早急な手当が必要だと判明している施

設について具体的対策を講じる。港湾における風水害対策は145億円。台風や冬季の波浪による風水害が懸念される港湾で防波堤などを整備する。近い将来、発生が懸念される地震・津波対策には104億円を充て、耐震強化岸壁や防波堤の整備を進める。

「成長による富の創出」では、遠隔離島で行う海洋資源開発の活動拠点整備に10億円を配分した。国際コンテナ戦略港湾の機能強化には290億円を計上。阪神港と京浜港で、大型コンテナ船に対応したターミナルの整備を図る。

「暮らしの安心・地域活性化」では134億円をかけ、地域経済を活性化させるため、背後に立地する企業の生産活動の強化に向けて港湾施設を整備する。

表-3 港湾局関係 2012年度補正予算の配分

区分	直轄	補助	合計
「復興・防災対策」	319億円	32億円	351億円
「成長による富の創出」	288億円	12億円	300億円
「暮らしの安心・地域活性化」	119億円	15億円	134億円
国庫債務負担行為（ゼロ国債）	205億円	32億円	237億円
合計	932億円	91億円	1,023億円

三大湾の地震・津波対策で新制度

港湾法改正し事前防災、減災対策

国土交通省は、大地震による被害が想定される3大湾（東京、大阪、伊勢）を中心に、航路など港湾機能を維持するための事前防災・減災対策を強化する。港湾法を改正し、津波に備えて大型船舶などの緊急退避場所となる泊地を確保する制度や、航路を迅速に啓開できるようにする制度を新たに設ける。港湾地域にある民間施設の耐震化を加速させる制度も導入。広域連携で港湾機能を維持する官民協議会の設置も後押しする。

2011年3月の東日本大震災では、地震と大津波によって港湾に壊滅的な被害が発生。液状化による護岸の崩壊が起きたのははじめ、津波で船舶・港湾施設が被災し、がれきなど大量の漂流物が港湾機能をまひさせた。

港湾施設が、被災地の復旧や支援物資などの受け入れ拠点にもなる重要インフラであることを踏まえ、同省は港湾法改正などによって災害対応力を強化する。発生が予測されている首都直下や南海トラフ巨大地震を念頭に、産業集積地でコンビナートなども多い3大湾を中心に対策を推進する考えだ。

具体策では、地震発生後に襲来する津波から船舶を安全・円滑に退避させるために必要な泊地を、国土交通相が「開発保全航路」として新たに指定する制度を法改正で新設。大型船舶などの緊急退避場所となる泊地の開発・保全に取り組む。泊地の浚渫工事などの関連予算を2013年度予算案に計上している。

津波襲来後の航路などの啓開作業を円滑化する方策として、港湾区域外でも所有者の承諾を得ることなく、がれきなどの漂流物を撤去できる「緊急確保航路」を国土交通相が指定する制度も設ける。

東北の被災港湾で行われた啓開作業では、所有権の問題などから漂流物の撤去が難航。海底に積み重なった自動車を潜水士がワイヤを掛けて引き上げるなど、撤去時に漂流物を極力破損させないようにしたが、作業環境は危険で多重災害が起きる可能性もあった。このため、緊急時にはグラブ船など重機を使っ

た作業で航路啓開に当たれるようにする方針だ。

港湾地域には民間事業者が保有する施設も多く存在するが、災害対策の取り組みについては実態が十分には把握できていないのが実情。法改正で、施設の維持管理状況や耐震性が基準に適合しているかどうかを港湾管理者が立ち入り検査をして確認し、必要に応じて勧告・命令が行えるようにする。

このほか、災害時には広域圏でバックアップ体制を構築する必要があることから、港湾広域防災協議会を官民で設置し、事前防災・減災対策に関する官民連携の取り組みを加速させたい考えだ。
(日刊建設工業新聞社)



図-2 災害時に東京湾の港湾機能を維持するための対策（案）
国土交通省資料